





# DATES

Il y a cinquante ans

## La neutralité irlandaise

Au printemps 1940, la Grande-Bretagne se bat sur tous les fronts. Engagée le 14 avril en Norvège, ses troupes se retirent deux semaines plus tard. En même temps, la petite République d'Irlande, en dépit des pressions de Londres, maintient contre vents et marées sa politique de neutralité.

QUAND l'Allemagne envahit la Pologne le 1<sup>er</sup> septembre 1939, les deux Assemblées de l'Etat libre d'Irlande, le Dail et le Sénat, furent immédiatement réunies. La décision de rester en dehors du conflit fut prise à l'unanimité. Le gouvernement dirigé par Eamon De Valera refusa les pleins pouvoirs pour appliquer une politique de neutralité. Cette période de 1939 à 1945 est connue sous le nom d'*"emergency"*, ou état d'urgence.

La neutralité de l'Irlande en 1939 a souvent été nommée la *"seconde déclaration d'indépendance"*. Mais déjà, à plusieurs reprises, De Valera avait montré sa volonté d'occuper une position autonome. En 1934, il se prononça pour l'admission de l'Union soviétique au sein de la SDN, refusant de soutenir Franco malgré l'hygiène pro-franquiste du cléricisme irlandais, demanda des sanctions contre l'Italie fasciste après son agression contre l'Ethiopie.

Le traité qui mit fin à la guerre anglo-irlandaise en 1921 conservait à l'Angleterre l'usage militaire de plusieurs bases maritimes. Le 25 avril 1938, un nouvel accord rendit les ports à l'Eire. Le retour de ces bases à l'autorité irlandaise fut considéré comme une victoire importante de la politique de De Valera. L'indépendance devenait une réalité, et la neutralité devenait possible. Si la Grande-Bretagne avait conservé son autorité sur une portion du territoire national, on voit mal comment elle aurait pu ne pas l'utiliser contre les sous-marins allemands et comment la neutralité eût pu être préservée.

L'Irlande avait donc longuement préparé sa neutralité. Ajoutons que la démarche n'était pas isolée. La tendance spontanée des *"petites nations"* est de considérer qu'elles n'ont rien à gagner et tout à perdre dans une guerre entre grandes puissances. La Suisse, la Suède, la Belgique, le Danemark et la Norvège souhaïtaient rester en dehors du conflit. Les deux premiers pays furent épargnés par la guerre, les autres n'échappèrent pas à l'invasion.

### Une pression énorme

Les neutralités suisses et suédoises sont, semble-t-il, dignes de respect, et la violation du territoire des petits pays est déplorée. Seule l'Irlande n'a pas réussi à égarer une condamnation morale devant le tribunal de la postérité. La neutralité irlandaise reste au centre d'un débat dont les critères ne sont pas uniquement historiques, mais aussi politiques et moraux. La démarche solennelle de De Valera au lendemain de la mort d'Hitler, présentant ses condoléances à l'ambassadeur d'Allemagne à Dublin, ne suffit pas à elle seule à expliquer le ressentiment persistant à l'égard de la neutralité irlandaise.

Deux grandes raisons maintiennent la neutralité au rang de souvenir *"actif"*. Premièrement, pour les Alliés, l'Irlande était l'une des îles britanniques, et sa place *"naturelle"* était à leurs côtés. Ni Churchill ni Roosevelt ne pardonneront à De Valera de les avoir *"trahis"*. Deuxièmement, la guerre aggrave la partition du pays, divisée entre ceux qui officiellement se battaient en Irlande du Nord, *"fidèle sentinelle"*, selon l'expression de Churchill, et les *"fuyards du Sud"*. La guerre rassemble un peuple absolument, et le divise non moins absolument.

Pendant la bataille d'Angleterre, alors que l'Allemagne tentait de soumettre la dernière résistance européenne par un blocus aérien et maritime, cet îlot de paix noyé dans un océan de feu apparaissait parfaitement insupportable. Les navires anglais qui croisaient au large des côtes irlandaises voyaient les lumières des villes épargnées par le *"blackout"*, permettant ainsi, disait-on, aux avions de la Luftwaffe de se guider vers leurs cibles.

Le 13 mai 1945, le discours de la victoire de Churchill exprimait une colère populaire à l'égard de la neutralité irlandaise : *"Nous n'avons à aucun moment utilisé la force contre M. De Valera, bien qu'à certains moments ce recours eût été à la fois facile et naturel ; nous avons préféré laisser le gouvernement de De Valera s'amuser avec les représentants allemands, puis japonais, avant qu'il lui plaisait."* De Valera répondit trois jours plus tard qu'en refusant d'écarter la tentation d'une intervention armée M. Churchill avait grandement contribué à la moralisation des relations internationales.

La liste était assez longue pour inquiéter l'Allemagne. Raison de plus pour De Valera de maintenir une *"défense soigneuse"* de la neutralité, en protestant par exemple contre le projet finalement abandonné de mobilisation en Irlande du Nord, malgré la demande pressante de l'unioniste Craig, premier ministre d'Irlande du Nord.

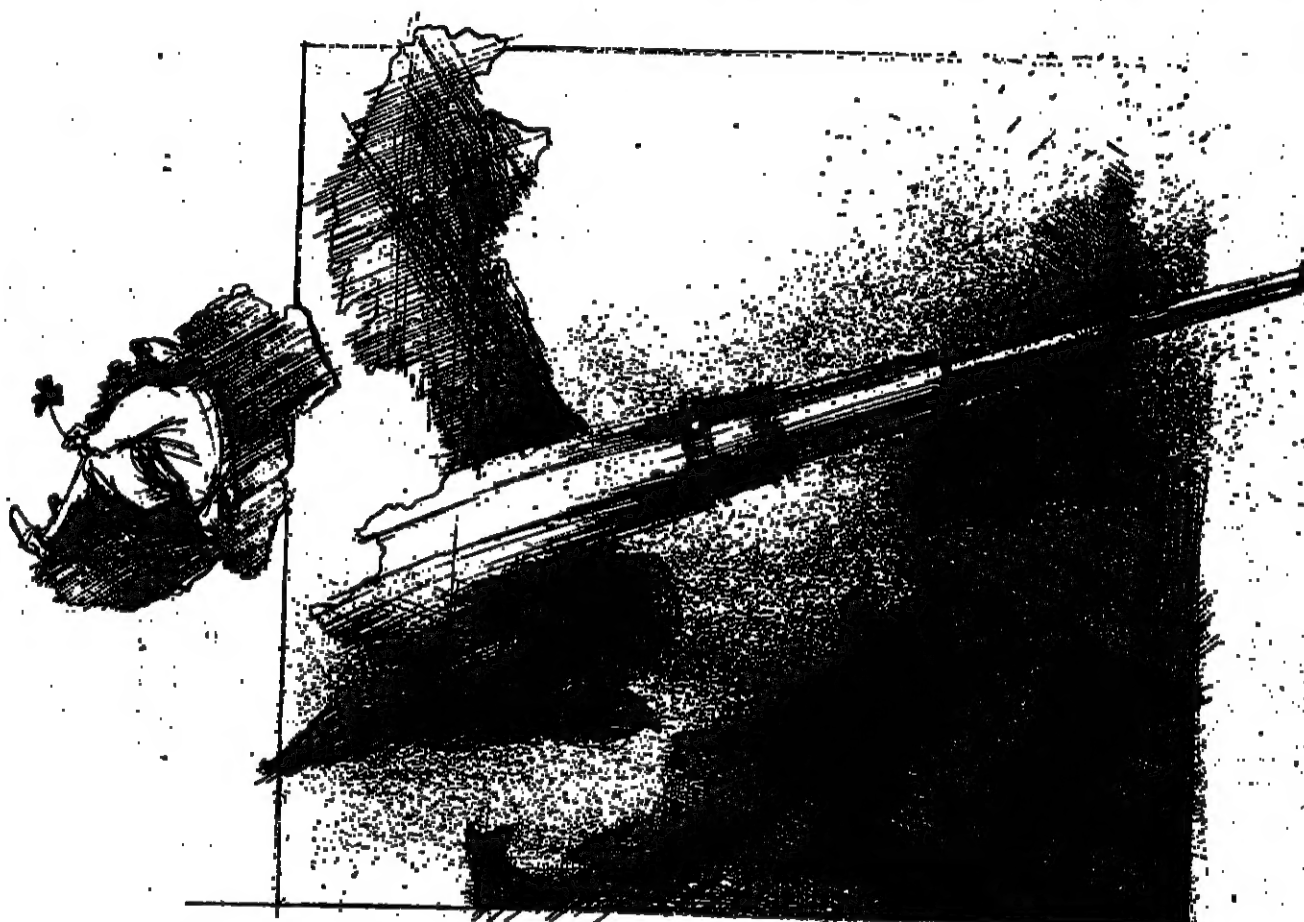
L'un des traits les plus surprenants de l'état d'urgence était l'interdiction de toute reproduction de *"propagande anglaise"*, c'est-à-dire antinazie, dans la presse et la radio. Tous les moyens d'information étaient étroitement contrôlés. La censure rigoureuse imposée sur les nouvelles de la guerre empêchait les informations de filtrer. Le silence sur la guerre faisait partie d'un isolement intellectuel parfois mal supporté. *The Bell*, un magazine intellectuel de Dublin, protesta en septembre 1943 : la bataille de Sicile est engagée, Mussolini démissionne, les auditeurs s'ennuient, quel que soit le bulletin radio communiqué avec le pèlerinage à Crough Patrick, qui a rassemblé dix mille personnes. La dernière information concerne une conférence agricole qui s'est tenue à Cork, enfin, en trois jours.

Mais il reste malaisé d'apprécier l'état d'une opinion publique mal informée. Les discussions dans la population catholique en Irlande du Nord donnent une indication : fallait-il nourrir les vœux pour le *"black-out"*, n'était-ce pas participer à l'effort de guerre britannique ? L'engagement dans la *"défense passive"* était accepté à condition qu'on précise bien qu'il ne s'agissait pas d'un *"service national"* dont les catholiques ne voulaient pas entendre parler. Le bombardement de Belfast en avril 1941, écrasa les bâtiments, et les scrupules.

### La partition

L'Eglise catholique manifestait une sympathie officielle pour l'Etat corporatiste, italien ou français, et la France de Pétain suscitait des commentaires favorables. Pour les évêques irlandais, aussi tard qu'en décembre 1943, la guerre n'était pas un affrontement entre l'ombre et la lumière, ni entre démocratie et dictature, elle était un conflit entre deux impérialismes rivaux.

La raison officielle de la neutralité était la partition. Comment l'Irlande pouvait-elle se



### La Grande Croix

Le 13 mai 1945, le discours de la victoire de Churchill exprimait une colère populaire à l'égard de la neutralité irlandaise : *"Nous n'avons à aucun moment utilisé la force contre M. De Valera, bien qu'à certains moments ce recours eût été à la fois facile et naturel ; nous avons préféré laisser le gouvernement de De Valera s'amuser avec les représentants allemands, puis japonais, avant qu'il lui plaisait."* De Valera répondit trois jours plus tard qu'en refusant d'écarter la tentation d'une intervention armée M. Churchill avait grandement contribué à la moralisation des relations internationales.

## DIPLOME

La crise du G... New-Delhi demande d'extrader un

New-Delhi demande d'extrader un

New-Delhi

de notre correspondant

Les autorités indiennes ont demandé avec insistance au gouvernement américain d'extrader le lieutenant Khan, président du mouvement de libération du Kashmir (JULF), principal responsable indépendantiste du Kashmir.

M. Khan, qui possède un passeport pakistanais, est entré en Inde il y a une quinzaine de jours et dispose d'un visa à multiples entrées, valable jusqu'au 30 mai. Les autorités américaines ont refusé sa demande d'extrader.

Le cours d'une conférence de presse à Washington, le chef des indépendantistes cachemiris a déclaré qu'il n'avait pas été informé de la décision (qui n'implique pas de sanction), tout en indiquant que le cas échant, il ne la commentait pas. L'Inde s'efforce de prouver que M. Khan n'est pas un *"terroriste"* mais un *"simple"* dans de *"nombreux"* crimes criminels. C'est-à-dire, le chef des indépendantistes cachemiris.

## "GRAND JURY" RTL - Le Monde

dimanche 18h30

MICHEL DELEBARRE

animé par Olivier MAZEROLLE

en direct sur

RTL

avec André PASSERON et Alain FAUJAS (Le Monde) Dominique PENNEQUIN et Catherine MANGIN (RTL)

## Le Monde

Edité par la SARL Le Monde  
Date de la société :  
cont am à compter du  
10 décembre 1944.  
Capital social :  
620 000 F  
Principaux associés de la société :  
Société civile  
- Les rédacteurs du Monde -  
Société anonyme  
des lecteurs du Monde,  
Le Monde-Entreprises,  
M<sup>me</sup> Geneviève Beau-Méry,  
M. André Fontaine, gérant.

## Le Monde PUBLICITE

5, rue de Montparnasse, 75007 PARIS  
Tél : (1) 45-55-91-92 ou 45-55-91-71  
Téléc. MONDIPUB 206 136 F

Reproduction interdite de tout article, sauf accord avec l'administration

Commission paritaire des journaux et publications, n° 57 437  
ISSN : 0395 - 2037  
Renseignements sur les microfilms et index du Monde au (1) 42-47-22-51.

## Le Monde TÉLÉMATIQUE

Composés 36-15 - Tapes LEMONDE ou 36-15 - Tapes LM

ABONNEMENTS  
11, RUE JEAN-MAZET  
94852 IVRY-SUR-SEINE CEDEX  
Tél. : (1) 49-60-32-36

Tel	FRANCE	REUNION	SEINE	AUTRES PAYS
3	36 F	39 F	54 F	70 F
6	72 F	78 F	108 F	140 F
1 an	1300 F	1380 F	1900 F	2400 F

ÉTRANGER :  
Par voie aérienne. Tarif sur demande.  
Pour vous abonner  
RENOUVEZ CE BULLETIN  
accompagné  
de votre règlement  
à l'adresse ci-dessus  
ou par MINITEZ  
3615 LEMONDE  
code d'accès ABO

SERVICE A DOMICILE :  
Pour tous renseignements :  
M<sup>me</sup> : (1) 49-60-34-70

Changements d'adresse effectués en prévision :  
nos abonnés sont invités à formuler leur demande deux semaines avant leur départ, en indiquant leur numéro d'abonnement.

BULLETIN D'ABONNEMENT

DURÉE CHOISIE

3 mois 6 mois 1 an

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Localité : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

Veuillez avoir l'obligeance d'envoyer tous les chèques en espèces à l'imprimerie. 011 50201

## Le Monde

Edité par la SARL Le Monde  
Gérant : André Fontaine,  
directeur de la publication

Ancien directeur :  
Hubert Beau-Méry (1944-1968)  
Jacques Fauvet (1968-1982)  
André Laurens (1982-1985)

Administrateur général :  
Bernard Worts

Directeur de la rédaction :  
Daniel Vernet

Rédacteurs en chef :  
Bruno Frappet,  
Claude Salas

RÉDACTION ET SEÈS SOCIAL :  
7, RUE DES ITALIENS  
75437 PARIS CEDEX 08  
Tél. : (1) 42-47-27-27  
Télécopieur : (1) 42-23-08-51

ADMINISTRATION :  
1, PLACE HENRI-BEAU-MÉRY  
94852 IVRY-SUR-SEINE CEDEX  
Tél. : (1) 49-60-30-00  
Télécopieur : (1) 49-60-30-10

صكرا من الاميل



# ÉTRANGER

YUGOSLAVIE : flambée nationaliste avant les élections

## L'opposition s'apprête à entrer en force au Parlement croate

Deux semaines après la Slovénie, c'est au tour de la Croatie de voter. Pas moins de... trente-deux partis présentent des listes et, pour la première fois depuis quarante-cinq ans, près de trois millions et demi d'électeurs vont pouvoir désigner librement, dimanche 22 et lundi 23 avril, leurs députés aux trois chambres du Parlement ainsi que leurs conseillers municipaux. En Croatie aussi le monopole de la Ligue des communistes, rebaptisée au début de l'année Parti du changement démocratique, est sérieusement menacé. Malgré ses divisions, l'opposition, et notamment les mouvements nationalistes, devrait faire une entrée en force au Parlement de Zagreb.

Une campagne électorale enfin libre après quarante-cinq ans de régime communiste autoritaire — même dans sa version titiste — provoque automatiquement le réveil de vieilles querelles issues d'une histoire tourmentée. Pendant la seconde guerre mondiale, par exemple, les différentes familles de la Yougoslavie s'étaient trouvées dans des camps différents et la fédération qui les unit maintenant a toujours été fragile et ne les a jamais vraiment réunies. La dictature avait posé un couvercle sur ces rancoeurs. Par force, on se taisait. A peine le couvercle a-t-il été enlevé, la marmite bouillonne à nouveau et déborde. Les nationalistes résurgissent, les tentations sécessionnistes gagnent du terrain, les attaques personnelles fusent, c'est l'occasion rêvée de régler ses comptes et tous les coups sont apparemment permis. Serbes, Croates, Slovènes demandent réparation pour les injustices dont ils estiment avoir été victimes.

### La « Grande Croatie »

« Liberté pour la Croatie », scandait lundi dernier dans un stade de Zagreb des dizaines de milliers de personnes venues entendre M. Franjo Tudjman, le leader de l'Union démocratique croate (UDZ), créée le 20 à 55 % des intentions de vote selon les sondages et les villes. Cet ancien général, âgé de soixante-huit ans, est sans aucun doute la vedette de la campagne électorale. Il excite les passions, le ton est souvent dur, parfois belliqueux. Condamné par deux fois (en 1973 puis en 1981) à cinq ans de prison au total pour « activités nationalistes » et « propagande hostile » à ses nombreux partisans vont en lui le seul rempart à l'offensive sécessionniste de la Serbie et de son leader, M. Slobodan Milosevic, soupçonné par ses ennemis de vouloir réorganiser la Yougoslavie sous sa domination. Ce propos est un homme exclu des rangs communistes pour « révisionnisme » dont le caractère est reconnu, ancien partisan et chef de file du Maspok, le mouvement nationaliste croate du début des années 70. Rendre à la Croatie sa « dignité », sa « prospérité », la

démocratie, le droit de « vivre en paix », autrement dit... la souveraineté, le droit de disposer d'un Etat indépendant. « Ce que veut la Croatie », déclarait-il, « devient une fièvre enthousiaste, c'est ce que la Serbie a obtenu par la force et ce que la Slovénie a choisi sans jour-ci démocratiquement ». A savoir le rattachement à la fédération jugoslavo-serbe. Après les élections du 8 avril, l'opposition, avec 55 % des voix, comble 47 des 80 sièges du Parlement de Ljubljana. Mais les Slovènes sont plus mesurés que les Croates dans leurs revendications.

On s'en doute, M. Franjo Tudjman n'a pas que des amis. Loin d'en être un, en Croatie même, et avant tout en Serbie, où il est franchement haï et taxé parfois de « fasciste », ses adversaires l'accusent de propager des idées extrémistes, séparatistes, et de prêter en fait la dénomination de la Croatie de la fédération yougoslave. Il s'en défend mais avance que « les relations futures entre les Républiques ne pourront reposer que sur les principes d'une confédération. S'il n'est pas possible de s'entendre sur une telle base, alors il faudra mieux que chacun aille en Europe par la voie de son choix ». Lors de son dernier meeting, il a recommandé à ses sympathisants d'éviter les provocations « car certaines personnes veulent provoquer la discorde et faire couler le sang afin d'avoir des raisons d'interdire notre parti et d'arrêter ses militants ».

### Le nouveau visage des communistes

A la veille des élections, l'Union démocratique croate (UDZ), principale composante d'un « Bloc croate », revendique un peu vite plus de 500 000 adhérents et certains de ses animateurs « ultra-nationalistes », qui n'hésitent pas à parler de la « Grande Croatie », de son retour à ses « frontières historiques et naturelles » (qui englobent une partie de la Bosnie), ont le don d'exaspérer le voisin serbe mais aussi tous ceux qui sentent dans ses discours, appuyés par une partie de la communauté catholique, des relents de l'idéologie du mouvement oustachi fasciste d'Ante Pavelic en 1941. Ce n'est pas le cas pourtant de M. Tudjman qui dénonce les camps de concentration créés par l'ancien dictateur.

Moins puissante au vu des sondages, la Coalition de l'entente populaire (KNS) se veut plus modérée et tient à se démarquer de l'UDZ. « Le pire, selon l'un de ses dirigeants, M. Miki Tripalo, serait de passer d'un totalitarisme communiste, comme celui qui nous avons laissé derrière nous, à un totalitarisme à la Tudjman. Et ce danger existe », poursuit-il. La KNS regroupe divers mouvements et jeunes partis fondés au cours des deux dernières mois : sociaux-libéraux, sociaux-démocrates, démocrates-chrétiens, démocrates, paysans, etc. Ses dirigeants, elle les a choisis notamment parmi les anciens notables — étudiants, politiques et intellectuels — du « printemps croate » fondé en 1970. Elle réclame une démocratie politique, un libéralisme économique, et son « une nouvelle « confédération » yougoslave. Mais des divisions internes sont apparues. Certains ontent se sont pronon-

cés ouvertement au cours de la campagne pour une Croatie indépendante. Officiellement, la Coalition dit qu'elle n'est « a priori ni pour ni contre la Yougoslavie à tout prix ». Le flou qui entoure son programme fait dire aux amis de M. Tudjman que la KNS est « la Coalition de la désentente populaire » ou encore « la Coalition de la trahison populaire ». L'ancien général avait été approché, dit-on, pour en faire partie, mais il avait décliné froidement l'invitation, arguant qu'il ne se laisserait pas commander par de « petits sergents ».

« Nous, nous sommes sérieux ! » Face à cette flambée de nouveaux partis d'opposition qui la menacent sérieusement, la Ligue des communistes joue la carte de la sagesse et de la raison. Depuis la fin de la fédération yougoslave, la ligne totale du congrès extraordinaire du parti, en janvier à Belgrade, qui s'était terminée par la sortie en rangs groupés de la délégation slovéne, les communistes croates, sous l'impulsion de leur leader, M. Ivica Racan, ont tenté de se refaire une santé. Avec sa nouvelle appellation, le « Parti du changement démocratique » se targue aujourd'hui d'être à l'origine du processus de réformes économiques et sociales et de la démocratisation en Croatie. Il épouse en grande partie les thèses libérales de la Slovénie voisine et innove en présentant des candidats — artistes et scientifiques — qui n'ont même pas leur carte du parti. Selon les sondages, il devrait arriver en tête aux élections de dimanche. Mais il lui faudra trouver des alliés pour former un gouvernement majoritaire.

Lors d'un grand meeting à Split, le 15 avril, M. Racan, prudent, soulignait qu'il n'avait pas de « baguette magique » pour changer radicalement les choses mais qu'il y avait la différence de celui des autres « le programme de notre parti est connu et déjà en cours de réalisation ». Les communistes veulent inspirer confiance — si cela est encore possible — et déclarent que « dans une Yougoslavie démocratique et fédérative, tous les peuples et ethnies doivent se sentir comme chez eux, confiants et contents, quel que soit leur nombre ». « Il ne faut pas, ajoutent-ils, laisser gagner ceux qui prétendent vouloir ouvrir les frontières vers l'Ouest et laisser stationner dans le même temps une armée le long de la frontière avec la Serbie... » Eternel conflit entre les deux plus grandes Républiques de la Yougoslavie, l'une catholique, l'autre orthodoxe, avec des ultra-nationalistes des deux côtés. La Croatie compte environ 4,6 millions d'habitants dont quelque 600 000 Serbes. « Ils forment la cinquième colonne qu'il faut partir la Croatie ! » entend-on dès qu'on arrive à Zagreb.

ALAIN DEBOVE

TCHECOSLOVAQUIE : dans la nouvelle « République fédérative »

## Le nationalisme slovaque et la « guerre du trait d'union »

Le Parlement fédéral de Tchécoslovaquie a finalement adopté, vendredi 20 avril, le nouveau nom de l'Etat : « République fédérative tchèque et slovaque ». Le 29 mars dernier, les députés avaient déjà voté pour accepter qu'en slovaque l'Etat puisse s'appeler « République fédérale tchèque-slovaque », avec un trait d'union, une concession boiteuse au nationalisme slovaque qui n'avait fait qu'exacerber celui-ci, provoquant des manifestations à Bratislava. Par ailleurs, le pape Jean-Paul II est arrivé à Prague samedi matin pour une visite de deux jours.

BRATISLAVA

### de notre envoyé spécial

La « guerre du trait d'union » est finie, mais les problèmes ne font que commencer pour l'Etat aux deux nations nouvellement baptisé. Au moment même où l'équipe du président Václav Havel arrachait aux députés tchèques cette nouvelle concession, un millier d'indépendantistes manifestaient encore à Bratislava, capitale de la Slovaquie, et promettaient de revenir dans une semaine. « Nous ne sommes pas beaucoup cette fois-ci mais c'est parce que notre nouvelle télévision soi-disant libre a menti hier soir en disant que notre meeting est annulé », affirme un des dirigeants du tout nouveau Conseil national pour la libération de la Slovaquie.

Il fait circuler une pétition pour réclamer un référendum sur l'indépendance slovaque avant les élections législatives et un report de celles-ci, fixées au 8 juin. Ce parti vient seulement de demander son enregistrement et ne pourra participer aux élections. Mais, étant le premier à se déclarer ouvertement indépendantiste, il bénéficie du soutien du Congrès mondial slovaque. Dominée par des « radicaux » — certains préfèrent dire « l'extrême droite » — cette association basée à Toronto est très influente parmi les trois ou quatre millions de Slovaques émigrés. Et les cinq millions de Slovaques vivant en Tchécoslovaquie — un tiers de la population de la Tchécoslovaquie — rêvent de milliards que ces émigrés sont venus promettre d'investir au pays... à condition que cet argent n'aille pas à Prague mais à une Slovaquie indépendante.

### Nation par procuration

Sur la place de l'Insurrection slovaque, ce ne sont pas des intellectuels ou des étudiants qui crient vendredi « A bas la domination de Prague ! ». eux, ils avaient été, comme dans la capitale fédérale, le fer de lance de la « révolution de

retours » qui réunissait fin novembre jusqu'à cent mille personnes sur cette même place, unies dans la joie de faire tomber le pouvoir communiste et vibrant à l'unisson des foules tchèques pour la démocratie retrouvée.

Ce fut un moment exceptionnel de concorde entre Tchèques et Slovaques, racontent tous les témoins. Exceptionnel, car depuis la création de la Tchécoslovaquie en 1918 — en passant par l'épisode nazi qui donna une vie éphémère au seul Etat indépendant que les Slovaques aient jamais connu — puis sous la coupe communiste, c'est un malentendu qui a régi les relations entre les deux nations. A la condescendance des Tchèques, minoritaires et n'accédant au rang de nation que par procuration, « à l'envers le tchèque », comme on dit ici.

L'organisation dont s'est doté le mouvement slovaque Public contre la violence, l'équivalent du Forum civique de Prague, tente de faire vivre cette belle concorde. Mais ses efforts « sont une des causes de la baisse de popularité du mouvement », reconnaît un de ses membres, le nouveau ministre de la culture, M. Ladislav Šnobl. Ce n'est pas la seule. Cette baisse de popularité touche aussi le Forum civique : un peu comme en RDA, ces mouvements unitaires ont vu partir de leur sein des partis politiques qui vont seuls à la conquête des voix des électeurs.

### Soif d'informations

En Slovaquie, c'est avant tout le mouvement chrétien-démocrate, un parti qui affirme compter maintenant cinq cent mille membres. Le plupart des Slovaques le domment pendant ses élections, en raison de l'attachement de ses adhérents à la culture dans les campagnes, très cléricales. Cette spécificité slovaque a permis la maintien d'une flamme de résistance anticommuniste mais aussi, dans le secret des familles, celle, plus visible, du culte de Mgr Tiso, le prêtre de l'Etat hitlérien, exécuté après la guerre.

La Révolution a fait sauter le tabou qui entourait depuis lors cette période, qualifiée par les communistes, comme en Occident, de « clerico-fasciste » : dans les campagnes, les vieux demandent la sanctification de « Monseigneur » ; les jeunes, eux, ont soif d'informations, et les étudiants ont fait salle comble à l'université en décembre pour la première conférence sur cet Etat. L'orateur y fit son siège, refusant de lui faire porter la responsabilité de la déportation massive des juifs. Applaudi par le public, le conférencier n'était autre que le père de Jan et Ivan Carnogursky, respectivement président et secré-

taire général du Mouvement chrétien-démocrate. Jan, juriste compétent et dissident catholique, sorti des prisons pour devenir vice-premier ministre du nouveau gouvernement fédéral, avait au contraire signé une proclamation présentant « les excès du peuple slovaque aux juifs pour le génocide ». Leur petite communauté qui survit à Bratislava a protesté auprès de lui contre les propos de son père et ce dernier tient, depuis, des propos plus modérés.

Mais le relais est pris par le Congrès mondial slovaque, dont des émissaires sont venus à Bratislava éditer une revue dont le dernier numéro porte en couverture un portrait de Mgr Tiso. « Nos relations avec le Congrès slovaque sont correctes mais nos orientations sont différentes. Nous sommes tolérants et notre programme est semblable à celui des chrétiens-démocrates ouest-européens », nous déclarait-on au nouveau siège de ce mouvement, qui fut un des principaux bâtiments du Parti communiste dans le centre-ville. L'entretien est d'ailleurs interrompu pour laisser officier un prêtre qui passe avec sa suite dans toutes les salles pour la purifier de son encre et de ses prières, à la veille de la visite papale.

Les chrétiens-démocrates slovaques ne contestent pas la fédération mais disent aussi qu'au cas où se créait la maison européenne commune, ils voudraient y siéger, « en tant que peuple souverain ». Ils ont bien signé avec « Public contre la violence » une condamnation de la « voie erronée » que sont les manifestations des indépendantistes. Mais ces derniers font la différence entre les « bons » chrétiens-démocrates qui pourraient leur laisser la voie libre après les élections, et Public contre la violence, « trop soumis à Prague ». Ils ne citent personne mais affirment avoir des soutiens au gouvernement local. Les communistes, qui disent être encore plus de trois cent mille en Slovaquie, sont parfois accusés par les autres partis locaux d'être le nationalisme. Une accusation fortement reprise par les Tchèques, qui ont du mal à comprendre le désir des Slovaques d'être reconnus comme nation.

Il était sans doute impossible de retarder l'explosion de ce nationalisme. Le président Havel a en tout cas le mérite de prendre le problème à bras le corps, bravant le non-dit en faisant des reproches aux Tchèques comme aux Slovaques. Il joue des symboles, en renouvelant son appel à un sommet Bush-Gorbatchev, non plus à Prague mais en Slovaquie. Et il semble aussi passer aux actes, de façon beaucoup plus lourde de conséquences, en laissant Tchèques et Slovaques commencer l'élaboration de leur propre Constitution avant celle de leur Etat fédéral.

SOPHIE SHINAB

## DIPLOMATIE

La crise du Cachemire

### New-Delhi demande à Washington d'extrader un chef rebelle

NEW-DELHI

Les autorités indiennes ont demandé avec insistance au gouvernement américain d'extrader M. Asimullah Khan, président du Front de libération du Jammu et du Cachemire (JKLF), principale organisation indépendantiste du Cachemire.

M. Khan, qui possède un passeport pakistanais, est entré aux Etats-Unis il y a une dizaine de jours, et disposait d'un visa à entrées multiples, valable jusqu'en 1993. Les autorités américaines ont révoqué ce visa, vendredi 20 avril.

Au cours d'une conférence de presse à Washington, le chef des indépendantistes cachemiris a déclaré ne pas avoir été informé de cette décision (qui a impliqué pas une extradition), tout en indiquant que, le cas échéant, il ne la contestait pas. L'Inde s'efforce en mesure de prouver que M. Khan est impliqué dans de nombreuses activités criminelles. Celui-ci,

tout en ayant condamné l'extradition récente d'Otage, a cependant justifié ces menaces commises par les militants du JKLF.

D'autre part, selon les autorités indiennes, des « terroristes cachemiris entraînés au Pakistan » ont été interceptés vendredi alors qu'ils tentaient de rentrer en territoire indien. Six d'entre eux ont été tués et dix-sept autres faits prisonniers.

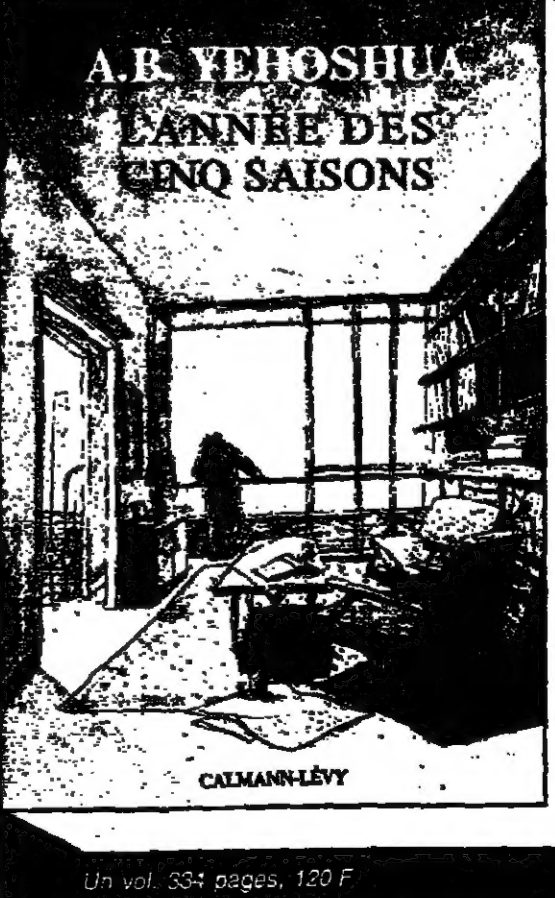
L. Z.

### EN BREF


o PANAMA : arrestation de l'ex-chef des services de renseignement. Le colonel Guillermo Wong, ancien chef des services de renseignement des Forces de défense panaméennes (FDP), accusé de violation des droits de l'homme et recherché par la justice, a été arrêté vendredi 20 avril, à Panama. Il était l'un des principaux collaborateurs du général Noriega. — (AFP.)

o ETATS-UNIS : exécution d'un condamné à mort au Texas. Jerome Butler, cinquante-quatre ans, condamné à mort pour le meurtre d'un chauffeur de taxi en 1986, a été exécuté par injection, samedi 21 avril, à Huntsville (Texas), après avoir passé la moitié de sa vie en prison. Il est le trentième condamné à mort à être exécuté au Texas depuis que cet Etat a rétabli la peine de mort en 1982. — (AFP.)

A.B. YEROSHUA  
L'ANNÉE DES  
CINQ SAISONS



Le nouveau roman du grand auteur israélien, déjà salué comme un chef-d'œuvre en Israël, aux États-Unis et en Allemagne.



Un vol. 334 pages, 120 F

Calmann-Lévy

## daïse

Man il reste malade d'apprécier l'été d'une opinion publique mal informée. Les discussions dans la population catholique en Irlande du Nord donnent une indication : s'il n'est pas possible de faire le black-out, s'il n'est pas possible de faire le black-out, s'il n'est pas possible de faire le black-out...

La partition  
L'Eglise catholique manifestait une sympathie officielle pour l'Etat corporatiste irlandais ou français, et la France de l'époque n'était pas un adversaire. Pour la guerre irlandaise, aussi tard qu'en décembre 1941, la guerre n'était pas un affrontement entre l'ombre et la lumière, ni entre démocratie et dictature, elle était un conflit entre deux impérialismes rivaux.

La raison officielle de la neutralité était la partition. Comment l'Irlande pouvait-elle se...

Une campagne électorale enfin libre après quarante-cinq ans de régime communiste autoritaire — même dans sa version titiste — provoque automatiquement le réveil de vieilles querelles issues d'une histoire tourmentée.

La dictature avait posé un couvercle sur ces rancoeurs. Par force, on se taisait. A peine le couvercle a-t-il été enlevé, la marmite bouillonne à nouveau et déborde.

Les nationalistes résurgissent, les tentations sécessionnistes gagnent du terrain, les attaques personnelles fusent, c'est l'occasion rêvée de régler ses comptes et tous les coups sont apparemment permis.

Condamné par deux fois (en 1973 puis en 1981) à cinq ans de prison au total pour « activités nationalistes » et « propagande hostile » à ses nombreux partisans vont en lui le seul rempart à l'offensive sécessionniste de la Serbie et de son leader, M. Slobodan Milosevic, soupçonné par ses ennemis de vouloir réorganiser la Yougoslavie sous sa domination.

Le mouvement nationaliste croate du début des années 70. Rendre à la Croatie sa « dignité », sa « prospérité », la

Le Monde en direct sur RTL



## Une arme à double tranchant

de notre nouveau, on doit également assurer le maximum d'adhésion aux projets de dimension nationale, les deux pays. C'est le cas pour les Karakoum, qui ont permis le partage du secteur pétrolier entre le secteur marchand et celui des services accompagnés.

— M. Jacques Laffont a récemment déclaré que son mouvement était « tout court » pour le vote. Est-ce à dire qu'il applique de votre côté à ses idées politiques qu'il en a fait pour de M. Laffont ?

— D'abord, il faut dire que dans le RPR, il y avait pour de M. Laffont, et donc en fait de M. Laffont, une volonté de ne pas se transformer en un parti de gauche, notre volonté de ne pas laisser M. Laffont se transformer en un parti de gauche. Notre objectif est de proposer un référendum de 1998 en matière de privatisation des entreprises publiques, de transformer les gens qui ont une attitude indifférente qui est venue pour l'avant du pays.

— Je pense que si travers la route de nos motifs M. Laffont a voulu faire entendre l'avis de son mouvement, des accords de M. Laffont et des accords de M. Laffont, il a accepté les deux systèmes de la politique du développement économique que ce n'est pas évident.

— Si M. Laffont réussit à transformer les gens de la catégorie moyenne, il y a un mouvement politique dans le sens du partage, les gens







## SOCIÉTÉ

## Une histoire qui ne ressemble à rien

Les « otages oubliés » du Silco essaient, sur la côte varoise, de reprendre pied dans la normalité

Huit jours après leur libération, à Beyrouth, M. Jacqueline Valente, M. Fernand Houtekins et leur fille Sophie, ex-otages du Fatah CR, ont rendu visite à leurs parents, à Sanary-sur-Mer (Var), où ils ont l'intention de se réinstaller. Ancien chef de la direction générale de la sécurité extérieure (DGSE), M. Pierre Marion s'est déclaré, vendredi 20 avril, « profondément choqué » par le « caractère de bonheurs conduits » décernés au colonel Kadhaï par les autorités françaises dans cette affaire.

SANARY

de notre envoyé spécial

Décidément, cette histoire ne ressemble à rien. Si au moins il y avait la mer, de préférence houloureuse, en toile de fond, plutôt que cette piscine vide à demi repeinte. Si au moins un juteux égrenait une mélodie de quatre sons pour mûrir les silences et couvrir les seuls bruits de vaisselle. Si au moins c'était l'été et qu'une foule de vacanciers noie dans l'annoyant ce « couple avec enfant » perdu dans un deux étoiles quasi désert de l'arrière-pays. Mais non, rien ne ressemble à rien, sauf peut-être ces trois messieurs en blouson-craie qui, à une table voisine, jouent les voyageurs de commerce mais font inévitablement penser à des inspecteurs - gardes du corps, « chaperons » ou simples intendants ? - dépêchés par la DST ou les renseignements généraux.

Il est 13 heures, vendredi 20 avril, à Sanary-sur-Mer (Var). Dans le restaurant de l'hôtel Marica, niché dans une pinède à l'écart de la route de Bandol, Jacqueline Valente, Fernand Houtekins et leur fille Sophie, les ex-otages oubliés, essaient péniblement de retrouver les gestes des gens ordinaires. Comme ils redécouvrent, anecdotiquement, le goût de la cuisine provençale. Prisonniers hors normes d'une guerre insaisissable, égarés de l'assaut d'un chantage terroriste sans enjeu véritable, suppléments de l'actualité, otages « déclassés » en somme, les voici réduits, selon une étrange logique, à une villégiature hors-saison. Un sas de décompression, un passage obligé peut-être, comme le « débriefing » auquel ils semblent avoir été soumis après leur débarquement à Villacoublay, le 10 avril - pour tenter de reprendre pied dans la normalité.

« Nous sommes aussi paumés que des cosmonautes débarquant de la Lune, nous avons d'abord besoin de calme, de solitude, pour nous réhabituer », martèle Fernand Houtekins lorsque sa patience et son équilibre s'effritent sous les questions de la presse. Après avoir résisté, jeudi, à une nouvelle grande marée médiatique, les anciens passagers du Silco sont assez agacés pour éviter tous les écueils. Plutôt discrets sur l'accès, ils se refusent toujours farouchement à évoquer les circonstances de leur enlèvement et de leur détention. « Tout ce que mon frère Emmanuel, son épouse Geneviève et leurs deux enfants, Laurent, dix-neuf ans, et Valérie, dix-huit ans, ne seront



pas libérés, je ne dirai rien qui puisse compromettre les démarches entreprises par le gouvernement belge, avec lequel j'ai eu des contacts », insiste Fernand Houtekins qui se déclare « optimiste » et croit à un « dénouement proche ». « Après, je raconterai tout, car contrairement à ce qui s'est dit, nous ne sommes pas devenus des otages du silence ».

« Des gardiens toujours cagoules »

Si certains mystères de cette affaire atypique commencent à se dissiper (le Monde du 17 avril), le flot persiste donc. Autour de la date et du lieu précis de l'enlèvement, mais aussi sur le périple préalable du Silco, ce vieux sardinien retapé pour un voyage en forme d'exode vers l'Australie. Cabotage le long des côtes italiennes ? Escapes en Afrique du Nord ? On ne saura pas. Et l'apparente affluence de leurs gardiens au Fatah CR du Palestinien Abou Nidal paraît suffire aux ex-otages pour évoquer le Liban comme seul lieu de détention « probable ».

Tandis que Jacqueline Valente se contente d'opiner de la tête, son

compagnon justifie leur relatif bon état moral et physique par l'absence de violence, des conditions de vie convenables dans une grande maison dont les gardiens « toujours cagoules » occupaient le rez-de-chaussée et, surtout, par la chance d'avoir pu rester en famille. « Si mon frère et moi avions été seuls, peut-être aurions nous vécu le même cauchemar que Kaufmann, Carton, Fontaine et les autres. Etre en groupe cela change tout, d'abord pour les gosses. Sophie n'a jamais manqué de rien, surtout pas d'affection. Elle a même appris l'arabe avec les enfants de nos geôliers. Le pire, bien sûr, a été la mort de notre fils, tué par la maladie (...) ». Pour l'accouchement Jacqueline avait été emmenée dans un hôpital où elle est restée trois ou quatre jours. Le médecin accoucheur avait été aussi le visage masqué ».

Marie-Laure et Virginie

La petite Sophie - dont le surnom de « Liberté » a enfin retrouvé son vrai sens - paraît effectivement miraculeusement épanouie. Depuis son arrivée à Sanary, mercredi soir,

elle ne quitte plus Derek, le fils des hôtes. Ils trottent, ils rient, ne délaissant la balançoire que pour enfourcher des tricycles. Et, si les grands yeux bleus de Sophie semblent parfois, fugacement, se voiler d'une ombre légère, on réalise mal que, depuis sa naissance, le 25 mai 1986, elle n'a pu s'échapper que dans le huis clos de la captivité.

L'emploi du temps du couple, depuis son faux départ pour la Belgique, n'a, lui, plus rien de mystérieux : un court séjour dans la propriété nivernoise du colonel Philippe Rondot, conseiller de la DST - qui fut sans doute l'occasion d'une « confession » détaillée des ex-otages, - puis un crochet par Toulouse, où résident des frères et sœurs de Fernand Houtekins, enfin la descente vers Sanary. Jeudi, après une visite à la mère et au beau-père de Jacqueline, qui occupent une HLM dans le quartier des Pêcheurs, le couple se rendit dans le petit pavillon des parents Houtekins, établis dans le Midi depuis vingt-cinq ans, et aujourd'hui octogénaires. Ces retrouvailles émouvantes en préfiguraient d'autres, plus pathétiques encore. Vendredi après-midi, grâce à un accord conclu par avocats interposés, Jacqueline Valente devait en effet pouvoir embrasser ses filles, Marie-Laure, âgée de neuf ans, et Virginie, qui a eu huit ans le 21 avril, confiées à leur père, M. Pascal Bécille, depuis leur libération intervenue le 29 décembre 1988.

La plus grande discrétion devait entourer cette visite. Vers 15 heures, les trois chaperons du « Marina » allaient chercher une Renault Espace, immatriculée à Paris, pour emmener le couple, avec ses bagages, vers une destination inconnue. Probablement un lieu de résidence moins prochain que l'hôtel mais cependant voisin puisque Fernand Houtekins a l'intention de se « réinstaller » dans la région de Sanary.

C'est essentiellement parce qu'elle avait légalement perdu la garde de Marie-Laure et de Virginie, en juin 1985, que Jacqueline Valente avait résolu à fuir avec elles et son nouveau compagnon vers des mers lointaines. Si l'odyssée, tournant au cauchemar, fit apparaître le contentieux familial comme secondaire, celui-ci risque aujourd'hui de se réactiver. Affaire prévue ? Certes. Mais l'attente semble éternelle, ces derniers jours, par Anne-Marie et André Métrol, sœur et beau-frère de Jacqueline Valente, laisse redouter d'autres écarts. Ce couple, qui réside dans la banlieue de Lyon et fut le principal artisan de la « lutte contre l'oubli » (le Monde du 5 novembre 1988) - notamment à travers deux grèves de la faim et plusieurs démarches spectaculaires - s'engage de n'avoir pu rencontrer les ex-otages qu'entre deux portes, d'aéroport ou d'hôpital, et dénonce des « manipulations » et un « complot du silence ». En soulignant que ce que les Métrol avaient fait était « absolument magnifique », Fernand Houtekins a indiqué qu'il n'avait pas de leur rendre visite trop hâtive. Ils auront sans doute beaucoup à se dire. Et cette histoire qui ne ressemble à rien trouvera peut-être, enfin, un début de cohérence.

ROBERT BELLERET

## L'affaire Valente vue par M. Pierre Marion

## « Une grave perversion politique et diplomatique »

« J'ai été profondément choqué des félicitations qui ont été envoyées à Kadhaï et du certificat de bonne conduite qui lui a été délivré par les autorités françaises alors que, manifestement, il a trempé dans l'opération depuis le début », a déclaré, vendredi 20 avril, sur la Cinq, M. Pierre Marion, chef de la Direction générale de la sécurité extérieure (DGSE) de 1981 à 1984.

« J'ai été choqué également de ce

qu'il y ait eu avoir des opérations commerciales et de ventes d'armes qui se soient rattachées à cette affaire, a ajouté l'ancien responsable des services secrets français. Si le gouvernement français s'est prêté à un montage pour, à la fois, dédramatiser Kadhaï et reprendre des relations commerciales, en particulier d'armement, si ces informations étaient confirmées, ce serait une grave perversion politique et diplomatique ».

## ENVIRONNEMENT

Démission du président du Comité olympique japonais

## La victoire des « écolos » nippons

Le président du Comité olympique japonais, M. Yoshio Tsutsumi, vient d'annoncer qu'il démissionnait de ses fonctions. Officiellement, M. Tsutsumi entend prendre ainsi la responsabilité des impairs commis lors des Jeux asiatiques d'hiver qui ont eu lieu en mars à Sapporo (entre autres, l'hymne nord-coréen avait été joué lors d'une remise de médaille à un athlète du Sud). Cette démission marque aussi la chute de ce puissant promoteur face à la mobilisation d'écologistes nippons, hostiles à ses projets d'aménagement sportif.

TOKYO

de notre correspondant

La démission de M. Tsutsumi, président du groupe des chemins de fer Seibu (et demi-frère de Seiji Tsutsumi, président du groupe Saison, connu pour ses liens avec la France), a d'autres motifs que les bavardages des médias : un mouvement d'habitants et des groupes écologistes ont en réalité fait mordre la poussière à l'un des hommes les plus riches du Japon, dont l'empire « pèse » plusieurs dizaines de milliards de dollars.

M. Tsutsumi, qui préside l'association japonaise de ski, possède notamment des équipes de hockey sur glace et de base-ball (Seibu Lions). Il est également un grand promoteur de complexes sportifs et de loisirs. Par l'extension de sa société de développement du territoire (Kokudo Kikaku) il est à la tête de quelque vingt-cinq terrains de golf, de stations de ski et d'une cinquantaine d'hôtels.

M. Tsutsumi avait décidé de faire de la région de Nagano le site des Jeux olympiques d'hiver de 1998. Cet homme qui, en patron à qui généralement rien ne résiste, usant de sa puissance financière et de ses appuis politiques, serait sans doute venu à bout d'une campagne de presse dénigrant les liens étroits qu'il entretenait avec les autorités préfectorales de Nagano. Mais il s'est heurté à une poignée d'habitants et d'écologistes déterminés : dernièrement, il a dû jeter l'éponge et renoncer à son plan de construire la nouvelle piste de ski. Pratiquement en même temps, il essayait une autre

défaite à Karuizawa, lieu de villégiature de la bourgeoisie de Tokyo : là aussi, un mouvement d'habitants s'est opposé énergiquement à la construction d'un nouveau terrain de golf.

Les défaits du puissant M. Tsutsumi sont révélateurs de deux phénomènes : un certain regain de dynamisme des mouvements d'habitants, dont l'activisme était retombé après la grande poussée des années 70, et un renforcement des groupes écologistes s'opposant à la construction de complexes sportifs qui, estimant-ils, provoquent une dégradation de l'environnement. Ces deux mouvements, expressions d'une démocratie à la base active au Japon, conjugués leurs efforts pour mettre en échec les promoteurs, notamment de terrains de golf.

Seize millions de joueurs, dont six millions inscrits dans près de deux mille clubs, vingt revues spécialisées, des programmes de télévisions régulières et une technologie de pointe en matière d'équipement : le golf est au Japon une passion nationale qui, après avoir été comme ailleurs le privilège d'une élite, est devenu depuis une vingtaine d'années un loisir « populaire », largement pratiqué par la classe moyenne. Les parcours ont fleuri : on en comptait 1 627 en 1989 (contre 1 365 en 1980). Et 260 nouveaux terrains sont en construction, dont 130 doivent ouvrir cette année.

Les opposants font valoir les risques de pollution des eaux souterraines par les herbicides et les insecticides destinés à l'entretien des gazon (une tonne et demie par an, soit quatre fois plus que dans le cas des rizières). Début mars, la préfecture de Chiba, voisine de Tokyo, a été la première à prendre des mesures interdisant l'utilisation des herbicides. Des projets de construction de terrains de golf à Kyoto et Fukuoka ont été par ailleurs bloqués par les mouvements d'habitants. Les promoteurs sont contraints de chercher d'autres moyens que les produits chimiques pour lutter contre les mauvaises herbes.

PHILIPPE PONS

## MOTS CROISÉS

PROBLÈME N° 5244

HORIZONTALEMENT

I. Devient de plus en plus difficile, mais quasi beaucoup plus payant. - II. Mousseline légère. N'a pas une mince à perdre. - III. Petit, est agréable à boire. Accueillir par des cliques. - IV. Une grande nappe. On y dénoue facilement des liens.

Éléments pour tester.

- V. Adverbe. Est mis sur la voie. S'erre comme des sardines.

- VI. Qui peut donc être considérée comme une découverte. Qui se comporte comme une bête. Se nourrit avec des prunelles. - VII. D'un auxiliaire. Une situation délicate.

Lu comme par un débutant. - VIII. Un roi sur le scène. Vient quand il est gros.

Terme musical. - IX. Fit du tort. Fera aussi bien. - X. Mettent carnes sur table. Facile à la surveillance.

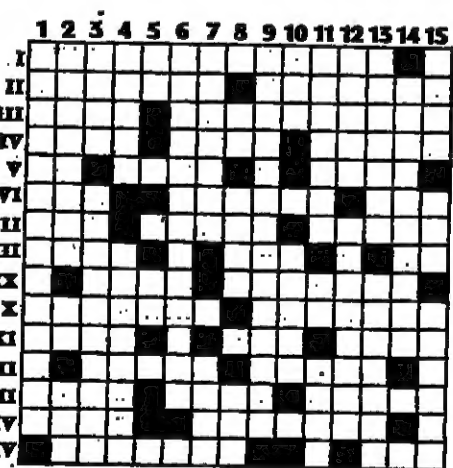
- XI. Se fait parfois traîner de mulet. Qui peut faire rougir. Sont puerils quand il fait froid. - XII. Victimes des coups. Peut se vendre à la pièce. - XIII. Stupide et vulgaire. Pour le cochon qui sommeille. Dans une subterfuge espère. - XIV. Saint Paul lui écrit. Comme une figure sortant de l'écu.

- XV. Réalisait ses aspirations. Vivait avec le premier venu.

VERTICALEMENT

1. Avec un accent grave. - 2. Une femme qui va de pis en pis. Pas exposé. Peut servir de coussin.

- 3. Faire quelque chose. Doit montrer dans son travail les meilleures dispositions. - 4. Passer le malin. Qui ne manque pas de goût. - 5. A la mode. Symbole. - 6. Où il y a de jolis bouquets. - 7. Se montrer partisan de l'égalité. Grand, est assis sur le révolutionnaire. - 8. Redevenir neuf quand on arrive au bout. Le dernier des pichis. Se servit. - 9. Peut se mettre sous un porlier pour éviter passer les « tiges ». - 10. Méthode de se faire haïr. Meurtre comme une



duchesse. - 11. Qui se présente comme une voûte. Saint. Bonne façon de tourner. - 12. Pourvu. Un certain passé. - 13. Utile quand il faut vider les lieux. Ce qu'on peut prendre d'un coup de dents. - 14. Travail qu'on faisait souvent en bas. - 15. Mieux pour signifier. Est complètement rond. Attendu avec plaisir.

Solution du problème n° 5243

Horizontalement

I. Marcher. - II. Erreur. T4. - III. Ca. O. Lev. - IV. Adénome. - V. Non. Ouil. - VI. kda. Et. - VII. Atrée. - VIII. Incaste. - IX. Eus. Pese. - X. M4. Ne. Cl. - XI. Saine. Duo.

Verticalement

1. Mécaniciens. - 2. Amadou. Née. - 3. Ra. Enlacs. - 4. Aron. In. - 5. Igloo. Aspie. - 6. Co. Muet. - 7. Lettres. - 8. Ent. Eau. - 9. Revolver. Io.

GUY BROUTY

## SPORTS

FOOTBALL : l'arbitre de Benfica-OM plaqué coule. - M. Marcel Van Langenhove, l'arbitre belge du match de coupe d'Europe de football Benfica Lisbonne-Marseille, reconnu s'être trompé en ayant accordé aux Portugais un but inscrit de la main (le Monde du 20 avril) qui a entraîné l'élimination de l'OM. « Je n'ai pas vu la main, c'est regrettable, c'est humain », a déclaré M. Van Langenhove dans un entretien accordé au quotidien marseillais « Le Soir » et publié vendredi 20 avril. La veille, à son retour en Belgique, il avait pourtant certifié « je ne me suis pas trompé, le Portugais a inscrit son but de la poitrine ».

## Les résultats

FOOTBALL

Les Girondins de Bordeaux ont dominé l'Olympique lyonnais (2-0), vendredi 20 avril, à Bordeaux, en match amical de la trêve quinquante jours du championnat de France de football de première division.

TENNIS

Open de Nice  
Quatre de finale menues  
Andri Cherkasov (RSS) b. Jay Berger (E-U), 2-6, 6-1, 6-3. Forget (Fr) b. Goran Pipic (You) 7-6 (6-7), 6-2. Juan Aguirre (Esp) b. Jacob Hiseck (Su) 6-4, 6-4. Marc Rosset (Su) b. Fabrice Santoro (Fr) 6-0, 5-7, 6-2.

## EN BREF

Evénement à la prison d'Ajaccio. - Un détenu de la maison d'arrêt d'Ajaccio (Corse-du-Sud) s'est évadé, vendredi 20 avril, en utilisant une échelle laissée par des peintres dans la cour de l'établissement. Agé de vingt-sept ans, Gilles Torre était détenu depuis le 30 novembre 1988 pour vol à main armée.

Déché en prison du trafic de drogue Albert Le Gallo. - Condamné à huit ans de réclusion, le 27 mars 1990, à Lyon (Rhône), lors du procès d'une vaste affaire de trafic et usage de stupéfiants qui impliquait plusieurs personnalités parisiennes (le Monde du 29 mars), Albert Le Gallo est décédé, le 10 avril, d'un cancer du poumon.

Cet homme âgé de soixante-quatorze ans, avait comparu devant ses juges sous oxygène et assisté d'une infirmière.

Suicide d'un détenu à Fleury-Mérogis. - Un détenu a été retrouvé pendu dans sa cellule du centre pénitentiaire de Fleury-Mérogis (Eure-et-Loire), jeudi 19 avril.

L'auteur de « E... comme les hommes » écrit. - Patrice Chamois, auteur du livre « E... comme les hommes », a été écroué le mercredi 18 avril, à Brest, pour escroqueries et chèques sans provision. De son vrai nom Dominique Calix, l'écrivain, déjà recherché pour n'avoir pas réintégré en novembre 1988 la prison de Lorient où il purgeait une peine précédente, avait trouvé refuge chez une avocate du barreau de Brest, qui pourrait faire l'objet de sanctions disciplinaires, selon le conseil de l'ordre. Il préparait, d'après la police, un livre intitulé « E... comme escroquerie ».

Le corps d'un adolescent découvert sur une piste de l'aéroport de Roissy. - Le corps d'un adolescent, d'origine africaine et vêtu d'une tenue estivale, a été découvert, vendredi 20 avril, dans l'axe d'une piste de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Il pourrait s'agir d'un passager clandestin qui se serait caché dans la cavité du train d'atterrissage d'un avion arrivé dans la matinée. L'enquête a été confiée à la gendarmerie des transports aériens.

RECTIFICATIF. - Dans l'article consacré au rapport du Groupe d'action financière sur le blanchiment des capitaux (le Monde du 21 avril), il fallait lire que les bénéfices des trafiquants de drogue sont estimés à plus de 1,3 million de francs « par minute », comme indiqué en première page de cette même édition.

DEMAIN NOTRE SUPPLÉMENT

CHAMPS

Le Monde ECONOMIQUES

سكس من الامهات











صباحنا من الامل

# PROCHE-ORIENT

## Washington garde toujours l'espoir d'une libération prochaine d'un otage au Liban

Les Etats-Unis gardent l'espoir d'une libération prochaine d'un otage américain au Liban et la Syrie se dit informée qu'elle s'efforcerait d'obtenir une libération samedi ou dimanche, a indiqué vendredi 20 avril, le porte-parole du département d'Etat, M. Margaret Tutwiler.

Celle-ci a cependant ajouté que Washington ne voulait pas rompre le conditionnel posé par le Jihad islamique pour la libération de la Palestine (JILP), à savoir une visite à Damas du secrétaire d'Etat adjoint pour le Proche-Orient, M. John Kelly, ancien ambassadeur au Liban. Ce dernier est d'ailleurs arrivé tard dans la soirée de vendredi à Washington en provenance de Bonn.

De son côté, un ancien haut dirigeant du Hezbollah pro-iranien au Liban, M. Hussein Moussawi, a affirmé vendredi à la presse que la libération d'un otage américain sera bien sûr, mais qu'elle sera « sûrement du retard » en raison de l'urgence des événements.

« Quand quelqu'un a une chose à prendre, il faut qu'il vienne la prendre, mais les Américains se conduisent avec arrogance », a-t-il ajouté, sans être plus explicite.

A l'occasion de la journée mondiale d'Al Qods (Jérusalem), instituée en 1979 par Khomeiny, le Hezbollah pro-iranien au Liban a fait défiler vendredi ses troupes à Beyrouth et à Baalbeck. A Téhéran, où une foule nombreuse a défilé à l'appel des autorités politiques et religieuses, les manifestants ont scandé des slogans anti-Israéliens et anti-américains, rejetant tout « compromis avec les Etats-Unis ». — (AFP)

### Selon l'« Independent » de Londres

## Le « canon géant » irakien serait un simulateur de tir balistique

Le « canon géant » irakien saisi par les douanes britanniques est un simulateur de tir balistique — et non une arme — qui devait permettre à l'Irak de lancer à long terme un satellite à coût réduit, affirme vendredi 20 avril le quotidien britannique *The Independent*.

Selon le journal britannique, l'engin fait partie du « Programme Babylone », un ambitieux programme de recherches secrètes de 4 millions de livres (près de 40 millions de francs) dans le but de développer la technologie susceptible de donner à l'Irak une supériorité militaire sans équivalent au Moyen-Orient. Les tubes d'acier fabriqués par les sociétés britanniques Sheffield Forgemasters et Walter Somers étaient destinés à un institut de recherches balistiques installé dans le nord de l'Irak, près de la ville de Mossoul, ajoute *The Independent*.

Au moins un des trois « canons » du « Programme Babylone » fonctionne déjà, précise le quotidien. Il s'agit d'une rampe « expérimentale », immobile et horizontale, pour apprendre à lancer des projectiles à grande vitesse. D'après ses inventeurs — la société belge Space Research Corporation (SRC), une firme d'ingénierie — conseil en armements qui a mis fin à ses activités jeudi — le « canon » ne peut pas tirer d'obus ou de missiles, mais seulement des charges à blanc.

L'affaire du « supercanon » a connu un nouveau développement avec l'annonce, vendredi, de la saisie de deux camions, l'un en Grèce et l'autre en Turquie, contenant des équipements qui feraient partie de la commande de l'engin. Le premier chargement, provenant de l'usine de Sheffield Forgemasters, a été saisi jeudi par les douanes du port grec de Patras (nord-ouest du Péloponnèse), après avoir traversé l'Italie. Le deuxième chargement aurait été intercepté par les autorités turques à proximité de la frontière avec l'Irak. — (AFP)

### ISRAËL : à Jérusalem

## Nouveau délai pour les colons juifs installés dans le quartier chrétien

La Cour suprême d'Israël, chargée vendredi 20 avril de trancher le cas des colons juifs qui se sont installés dans un bâtiment grec orthodoxe du quartier chrétien de la vieille ville de Jérusalem, en a remis la solution à jeudi prochain, octroyant aux parties le temps de laisser les choses en l'état.

Après sept heures de délibération, la plus haute instance judiciaire d'Israël a annoncé qu'elle autorisait les colons à rester provisoirement dans l'hospice grec-orthodoxe qu'ils occupent depuis le 11 avril, qu'elle interdisait à la police de les en expulser, et qu'elle recommandait au patriarche grec-orthodoxe, propriétaire des lieux, de s'en tenir à la procédure normale d'expulsion qui prévoit un délai de vingt et un jours. Elle a fait savoir également qu'elle ne reprendra l'examen de l'affaire que le 26 avril.

En apprenant cette décision, le patriarche grec-orthodoxe a hissé le drapeau noir sur le Saint-Sépulchre et sur le siège du patriarchat, tandis qu'une vingtaine de prêtres et de moines se massaient silencieusement une bougie à la main, devant le bâtiment occupé par une centaine d'activistes juifs, d'origine américaine. — (AFP)

### EN BREF

■ **MONGOLIE** : M. Tsedenbal, président de la République, a été élu à la présidence de la République en 1984. M. Yomjagme Tsedenbal a perdu ses dernières élections officielles. Le président du Parlement lui a retiré son rang de maréchal et ses titres de « héros de la République populaire de Mongolie » et de « héros du travail », a rapporté, vendredi 20 avril, l'agence est-allemande ADN. — (AFP)

■ **JAPON** : extradition d'un pirate de l'air chinois. Un tribunal de Tokyo a, vendredi, prononcé l'extradition de M. Zhang Zhenhai, qui avait été arrêté sur le Japon un Boeing-747 de la compagnie chinoise CAAC en décembre dernier. Cette décision peut encore être contestée en appel. Amnesty International a aussitôt demandé au gouvernement japonais de ne pas procéder à son extradition, estimant qu'il « pourrait être torturé ou même exécuté » dans son pays. — (AFP)

■ **JAPON** : le problème des Koréens. Le premier ministre japonais, M. Toshiki Kaifu, a affirmé, dans une interview diffusée ven-

# ASIE

## Les relations entre la France et Taiwan après l'« affaire des frégates »

L'île nationaliste a manqué un beau contrat mais elle est si riche que ses relations commerciales avec Paris devraient continuer de se renforcer.

### TAIPEI

de notre envoyé spécial

« Vous (les Occidentaux) avez gâté le régime de Pékin. Ils n'ont aucun droit à vous dicter votre politique ». « N'acceptez pas de laisser des pressions extérieures infléchir votre souveraineté ». « Pourquoi vous laissez-vous marcher sur les pieds ? » Les trois hommes qui parlent sont respectivement le porte-parole du gouvernement, le ministre des affaires étrangères et un classé de l'armée.

La décision de la France de renoncer à vendre des frégates militaires à Taiwan, au début de l'année, fait encore couler de l'encre et jaser ici. La déception qu'elle a suscitée est à la mesure des espoirs que le projet avait fait naître car, pour la première fois, une puissance occidentale s'apprêtait à remettre en cause les bases de l'accord passé avec le régime nationaliste, lors de l'établissement de relations diplomatiques, pour prendre en compte les réalités du monde chinois actuel.

La population de Taiwan ne représente que 2 % de celle de la Chine populaire, mais Taipei pourrait, demain, éponger d'un coup toute la dette extérieure de la République populaire. L'île nationaliste, dont les réserves en devises viennent de dépasser celles du Japon avec près de 80 milliards de dollars, dispose encore, après coup, d'assez de ressources pour racheter la totalité des investissements occidentaux et japonais sur le continent.

Pour autant, le sentiment d'isolement de la décision française n'a pas fait rendre l'hostilité encore plus perceptible à la capitale de Paris. Quoique arrivait alors avec un passeport français se voyait automatiquement rappeler « la trahison de de Gaulle ». Aujourd'hui, la francophonie est plutôt de rigueur dans cette chasse aux autres bien gardée de l'influence américaine.

Les pionniers de ce renversement de situation furent une petite équipe de Français s'installant dans l'île à une époque où n'y existait aucune représentation officielle.

### La remontée des valeurs françaises

A la faveur des événements de 1989 sur le continent, la convergence politique s'est refaite au moins dans un domaine : le soutien aux dissidents. On n'aurait pas beaucoup le socialisme, jadis, mais l'Asie donnait aux étudiants de Pékin par un gouvernement socialiste à Paris a fait remonter les valeurs françaises à une allure vertigineuse à Taipei.

Et même si le gouvernement français n'est pas impliqué dans l'avenir du bateau « Déesse de la Démocratie », qui doit mouiller à Taiwan avant d'émigrer la voix des dissidents en direction du continent, l'initiative porte suffisamment la marque française pour ravir l'île nationaliste. « Nous la soutenons », assure le porte-parole, M. Shaw Yuming. « Et s'ils (les communistes) tiennent dessus, cela ne fera que montrer que ce gouvernement (continental) a même peur d'un petit bateau diffusant un peu d'information ! »

Le problème qui se pose à la France ici est désormais de parvenir à aller plus loin dans la reconnaissance de sa valeur industrielle, à concrétiser sa parole économique. Car, elle a déjà attaché un gros contrat de combustible nucléaire, vendu un métro léger, de fabrication Maïtra, à Taipei, et le consortium européen Airbus a déjà fourni deux avions à Taiwan.

Mais les produits français sont encore souvent assimilés aux images d'épinal des produits de luxe et de la coopération culturelle, bourses d'études en particulier, reste principalement axée sur le secteur littéraire, avec peu de débouchés dans le domaine scientifique.

« Il y a un bien sûr de notre stabilité, mais de la vôtre également : vous devez projeter une image correspondant à votre savoir-faire », souligne M. Lian Chan, le ministre des affaires étrangères.

« Nous sommes des partenaires idéaux », poursuit-il, en énumérant les domaines dans lesquels Paris est sur les rangs de plusieurs grands contrats à venir avec l'île nationaliste : train à grande vitesse, nucléaire, espace. Les autorités ont donné leur feu vert, à la mi-avril, à un projet de train ultrarapide reliant Taipei, la capitale, dans le nord de l'île, à Kaohsiung, dans le sud. Le TGV français est apparemment le mieux placé. Le contrat pourrait s'élever à dix ou douze milliards de francs sur trois ou quatre ans.

De fait, on voit mal comment les objections politiques de Pékin pourraient longtemps leur les trau-pours occidentaux à l'égard d'un marché aussi juteux que Taiwan. Déjà, l'allemande Lufthansa effectue, de notoriété publique, des pressions importantes sur son gouvernement pour ouvrir une ligne sur Taiwan. Le continent communiste — qui menaçait il y a encore quelques années de couper les liaisons avec quiconque se rendrait coupable d'un tel outrage à sa souveraineté — aura encore plus de mal, dans ce cas précis, à faire capoter l'affaire une fois le projet bouclé : la compagnie ouest-allemande assure la maintenance au sol d'une bonne partie de la flotte internationale de la compagnie continentale.

Devrait donc bientôt se poser à nouveau la question des droits d'atterrissage des compagnies aériennes respectives. Air France, longtemps hostile à cette idée en raison de ses rapports avec le continent, passe pour vouloir à présent faire bénéficier son concurrent, UTA, récemment acquise, de cette facilité.

Plus que jamais, donc, il faut se convaincre que la guerre civile chinoise, qui a laissé le continent aux communistes tandis que les nationalistes se repliaient sur une minuscule île jusqu'alors laissée pour ainsi dire en friche par les administrations de l'empire, a donné naissance, avec le temps, à une autre forme de rapprochement entre les deux forces politiques ayant dominé le monde chinois au XXème siècle.

Et dans les circonstances actuelles, avec la nouvelle glaciation politique sur le continent, le marché « d'un milliard d'hommes » que Pékin aime à vanter paraît bien désirable face à celui de vingt millions de Taiwanais aux poches bien remplies. — FRANCIS DÉRON

### Incident malencontreux

La quatrième phase du programme nucléaire civil de Taiwan, gelée depuis plusieurs années pour des raisons de politique intérieure, devrait être relancée dans un avenir proche. Là aussi, confirme M. Lian Chan, la France a toutes ses chances. « Nous la soutenons », assure le porte-parole, M. Shaw Yuming. « Et s'ils (les communistes) tiennent dessus, cela ne fera que montrer que ce gouvernement (continental) a même peur d'un petit bateau diffusant un peu d'information ! »

Même pour les domaines dans lesquels les rapports politiques avec Pékin sont en jeu, l'affaire des frégates La Fayette incidentes fait plus l'effet d'un incendie malencontreux que d'une mesure fermetant la porte à toute future coopération avec Taiwan.

Selon des sources bien placées à Taipei et à Pékin, il n'est pas exclu que des « arrangements » puissent être trouvés à l'avenir avec le continent pour que ce genre d'affaires puissent être réalisées ici. Car derrière le langage de la politique chinoise, d'un côté comme de l'autre du détroit de Taiwan, il y a la réalité des affaires, qui ne se

# AFRIQUE

## Algérie : le succès des islamistes

Marche contre défilé : on verrait bien qui avait la maîtrise de la rue. Trois jours plus tard, le FLN abandonne le champ de bataille, annulant l'extrême sa marche et laissant le terrain libre à son adversaire. Trois jours de fièvre nourrie de folles rumeurs. A deux reprises, les partis politiques se réunissent pour discuter de la situation. Car la grande leçon de cette journée n'est pas tant le succès du FIS que la défaite — sans doute irrémédiable — qu'il inflige au FLN. Ce dernier est en train de vivre ce que les partis communistes de l'Est européen ont traversé lorsque, privés de leur rôle dirigeant et dépossédés des attributs qui conféraient un pouvoir sans partage, leur influence a été mesurée à sa juste valeur. On pressentait le FIS prenant ou en train de prendre le FLN à la tâche et vraisemblablement incapable de regagner son influence perdue.

Le plus étonnant est que l'ancien parti unique aura lui-même administré la preuve de sa décadence politique. En appelant à une manifestation contre la politisation des mosquées et contre la violence faite aux femmes, il semblait vouloir faire fuir les islamistes au combat. L'on venait d'apprendre que lors des prochaines élections communales et départementales, le FIS, seul de tous les partis d'opposition, serait présent dans presque toutes les circonscriptions, rivalisant ainsi avec le FLN (le Monde du 17 avril).

La nouvelle fit sur la direction du parti un effet d'effet d'un électrochoc. Le FLN, qui avait jusqu'alors peu commenté les agissements des islamistes, s'empara de ce premier prétexte et appela imprudemment à une manifestation contre les agissements des islamistes. De son côté, le gouver-

nement dramatisait à loisir en menaçant à la presse une longue déclaration dans laquelle il s'efforçait de « faire échec aux menées aventuristes » par tous les moyens. Un communiqué où les mots de guerre civile étaient utilisés sans discernement.

Marche contre défilé : on verrait bien qui avait la maîtrise de la rue. Trois jours plus tard, le FLN abandonne le champ de bataille, annulant l'extrême sa marche et laissant le terrain libre à son adversaire. Trois jours de fièvre nourrie de folles rumeurs. A deux reprises, les partis politiques se réunissent pour discuter de la situation. Car la grande leçon de cette journée n'est pas tant le succès du FIS que la défaite — sans doute irrémédiable — qu'il inflige au FLN. Ce dernier est en train de vivre ce que les partis communistes de l'Est européen ont traversé lorsque, privés de leur rôle dirigeant et dépossédés des attributs qui conféraient un pouvoir sans partage, leur influence a été mesurée à sa juste valeur. On pressentait le FIS prenant ou en train de prendre le FLN à la tâche et vraisemblablement incapable de regagner son influence perdue.

Le plus étonnant est que l'ancien parti unique aura lui-même administré la preuve de sa décadence politique. En appelant à une manifestation contre la politisation des mosquées et contre la violence faite aux femmes, il semblait vouloir faire fuir les islamistes au combat. L'on venait d'apprendre que lors des prochaines élections communales et départementales, le FIS, seul de tous les partis d'opposition, serait présent dans presque toutes les circonscriptions, rivalisant ainsi avec le FLN (le Monde du 17 avril).

La nouvelle fit sur la direction du parti un effet d'effet d'un électrochoc. Le FLN, qui avait jusqu'alors peu commenté les agissements des islamistes, s'empara de ce premier prétexte et appela imprudemment à une manifestation contre les agissements des islamistes. De son côté, le gouver-

### Un moral de vainqueur

Quant au FLN, il préfère ne pas participer à ces pourparlers. Mais, mille signes laissent entrevoir qu'il s'apprête à se retirer. Dès mercredi matin, *El Moudjahid* publiait, en bonne place, le fac-similé d'un appel de la figure de la Dawa islamique demandant aux futurs manifestants de « s'abstenir de toutes les marches populaires » et faire ainsi « échec aux provocations ». Que le FIS annule sa marche et nous annulerons le lendemain du FLN. Le FIS confirme sa marche et c'est le FLN qui jette l'éponge.

Ce forfait a été officiellement justifié par la crainte de possibles débordements. Mais, personne ne doute que les difficultés de la mobilisation liées au souci d'éviter toute comparaison entre les deux cortèges ne soit la véritable explication du retrait du FLN — qui n'a maintenant ses consignes qu'en pro-

GEORGES MARION

125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000

125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-98



## POLITIQUE

La maîtrise d'ouvrages des constructions universitaires par les collectivités territoriales

## M. Jospin cède au PCF

Les députés ont adopté, vendredi 20 avril en première lecture, par 283 voix contre 266, le projet de loi concernant les instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM) et diverses mesures relatives à l'éducation nationale (le Monde du 21 avril). Seuls les élus socialistes ont voté le projet, les communistes se sont abstenus tandis que le RPR, l'UDF et l'UDC ont voté contre.

Compte tenu de la nécessité pour M. Jospin d'obtenir l'abstention communiste pour faire passer son projet, l'article 18, qui prévoyait la possibilité pour l'Etat de confier aux collectivités territoriales la maîtrise d'ouvrages des constructions universitaires a été supprimé.

Le ministre avait pourtant estimé que cette disposition revêtait « une importance particulière » [car] « les collectivités sont devenues des partenaires essentiels du développement de notre enseignement supérieur (...). Ce partenariat doit encore se développer et il est juste qu'une collectivité puisse réaliser elle-même une opération dans laquelle son apport financier à la construction et à l'équipement est très important. Le cadre juridique dont nous disposons n'est plus adapté et il fallait le changer ». Le ministre, qui tient à cette idée, tentera donc, à l'occasion des nouvelles parlementaires de trouver une nouvelle mouture pour cet article.

L'opposition a campé sur les mêmes positions que jeudi. « La situation de l'université est aujourd'hui préoccupante, nul ne le conteste, c'est pourquoi on pouvait donc espérer que le gouvernement propose un vrai projet d'adaptation qui s'inscrive dans une logique de décentralisation », a affirmé M. Michel Giraud, RPR, pour expliquer le vote négatif de son groupe.

M. François Bayrou, UDC, a regretté, quant à lui, « le côté désastre » de ce débat, compte tenu du retrait par le gouvernement de l'article 18 en échange de l'abstention communiste. Il s'est également prononcé pour une réforme « en profondeur » du système universitaire. M. Bernard Desrozier (PS) a regretté la disparition de l'article 18.

P. S.

Les députés pensent que l'Assemblée ne remplit pas bien son rôle. — Selon un sondage SOFRES, publié par le Point du 23 avril et effectué auprès de 411 députés entre le 3 et le 11 avril, 59 % des députés jugent que « l'Assemblée nationale ne remplit pas bien son rôle ». Ils sont 77 % à préférer le travail dans leur circonscription. C'est en matière de contrôle de la politique du gouvernement que les députés, pour 69 %, pensent qu'il y a problème, puisqu'ils sont quand même 55 % à estimer que l'Assemblée joue son rôle en matière de préparation et d'adoption des lois.

Les députés ont adopté, vendredi 20 avril, le projet de loi relatif au logement des plus démunis, présenté par M. Louis Besson, ministre du logement. Après l'échec de la commission mixte paritaire (sept députés et sept sénateurs) qui n'était pas parvenue à rédiger un texte commun aux deux assemblées, les députés ont profondément modifié la version du projet issue du Sénat. Ils ont notamment adopté plusieurs amendements déposés par le gouvernement tendant à rétablir les deux articles essentiels du texte, relatifs aux pouvoirs des préfets. Les groupes PS et UDC ont voté pour, le PC s'est abstenu, le RPR et l'UDF ont voté contre. Le texte sera soumis au Sénat puis reviendra d'ici au mois de mai à l'Assemblée pour être adopté définitivement.

Le voilà donc enfin « réhabilité » ce projet de loi sur le logement des plus démunis, qui au gré des nouvelles parlementaires avait été dépourvu de quelques-uns de ses principaux attributs. De longues négociations menées, tant auprès du groupe centriste que du groupe communiste ont permis au gouver-

Sous certaines conditions

## Les préfets pourront intervenir dans l'attribution des logements sociaux

nement d'aboutir à un texte relativement consensuel.

Il est vrai qu'aucun groupe politique ne mettait en cause le bien-fondé de ce texte, qui répond au besoin de lutte contre l'une des formes les plus vives de l'exclusion et qui, comme l'a rappelé le rapporteur M. Bernard Carton (PS, Nord), avait été chaudement appuyé par l'abbé Pierre.

Plusieurs dispositions techniques du texte ont d'ailleurs fait l'objet d'un accord entre tous les groupes et au sein des deux assemblées. Ainsi de la nécessité de l'élaboration d'un plan départemental de logement social associant l'Etat, le département, les collectivités locales, les offices HLM, les bailleurs privés et les associations humanitaires ; de la création d'un fonds de solidarité-logement destiné à accorder des aides financières aux plus défavorisés ; des incitations fiscales pour les propriétaires louant un logement à des bénéficiaires du RMI ou à des associations humanitaires qui louent elles-mêmes à des familles démunies ; des aides personnelles au logement ; et enfin du bail à réhabilitation qui doit permettre d'accroître l'offre de logements sociaux, notamment dans le parc privé.

## Protocoles d'occupation du patrimoine social

Mais restait en suspens la question du renforcement des pouvoirs du préfet en matière d'attribution de logements sociaux lorsque la voie contractuelle a échoué. L'un des objectifs du projet, a rappelé M. Louis Besson, est « d'éviter les ghettos de riches comme les ghettos de pauvres ».

Ces dispositions soulevaient initialement l'opposition conjointe des groupes UDF, UDC, RPR et PC. Les députés de cette attitude portée à l'autonomie des collectivités locales. Pour les élus communistes,

la question posait un autre relief, dans la mesure où leurs communes, souvent déjà « saturées » de logements sociaux, risquaient de se voir imposer par le préfet l'obligation de loger de nouvelles personnes défavorisées.

C'est en tenant compte de ces différentes craintes que le gouvernement a proposé aux députés une nouvelle rédaction des articles relatifs aux pouvoirs des préfets, qui avaient été supprimés par les deux assemblées. Première satisfaction donnée au groupe communiste : la limitation apportée au droit de préemption urbain — qui permet aux communes de décider de l'affectation de certains immeubles — afin d'accroître le parc social immobilier ne sera effective que là où l'ensemble des logements sociaux représente moins de 20 % des résidences principales.

Concession cette fois aux députés de l'opposition, sur « l'encadrement » des pouvoirs du préfet : un amendement du gouvernement dispose que, lorsque la situation du logement l'exige, des protocoles d'occupation du patrimoine social sont conclus, « à la demande d'un moins deux de ses partenaires », par le représentant de l'Etat dans le département, des collectivités territoriales et des offices d'HLM.

En cas d'échec de cette procédure, au terme d'un délai de six mois, le préfet peut désigner aux organismes d'HLM des personnes prioritaires que ceux-ci sont tenus de loger. Là encore, le gouvernement a proposé la rédaction initiale du projet pour satisfaire les députés communistes, en précisant que ces affectations d'office doivent prendre en compte l'état de l'occupation du patrimoine de l'organisme « au regard de la nécessaire diversité de la composition sociale de chaque quartier, de chaque commune et de chaque département, en vue de faire contribuer, de manière équilibrée, chaque commune au logement des personnes et des

familles défavorisées ». C'est également à une promesse faite au groupe communiste au cours du débat à l'Assemblée sur la réforme des procédures de saisie le 4 avril dernier que répondaient trois autres amendements déposés par M. Guy Malandain (PS, Yvelines), apportant des restrictions importantes aux possibilités d'expulsion du logement.

## Accueillir les gens du voyage

Contre la volonté du gouvernement, les députés ont rétabli des dispositions relatives aux gens du voyage. Afin de prévoir, dans toutes les communes de plus de cinq mille habitants, l'accueil de cette population, un plan départemental doit fixer les conditions de leur passage et de leur séjour sur le territoire de la commune, « en y incluant les conditions d'exercice d'activités économiques ».

Si les « efforts » du gouvernement ont entraîné l'abstention du groupe communiste, ils n'ont toutefois pas suffi à convaincre les députés RPR et UDF. M. Michel Giraud (RPR, Val-de-Marne) a ainsi maintenu son opposition. M. René Beaumont (UDF, Saône-et-Loire) s'est lui-même déclaré hostile à un texte trop « jacobin ».

Quant à l'orateur centriste, M. Jean Briane (Aveyron), il a précisé qu'il ne fallait voir dans le vote positif de ses amis « aucun ralliement » à la politique générale du gouvernement, mais simplement « l'expression d'une solidarité sociale ». Tellement soulagé de voir son projet adopté à une large majorité, le ministre du logement a même pris la peine de rassurer le député centriste en lui promettant sagement que son vote ne serait pas interprété politiquement au-delà d'un simple accord sur le texte.

PASCALE ROBERT-DIARD

ANDRÉ LAURENS

## Le parcours paresseux de Maurice faure

suite de la première page

Maurice Faure en avait marre, comme d'habitude. Paresse, attachement à son terroir du Quercy, indépendance d'esprit, une différence des équilibres d'une certaine politique riche en velléités, il explique que son repli du mandat caducien avec la sincérité de ceux qui n'ont jamais vraiment réussi à se prendre au sérieux. A-t-il aimé combats ? La ville s'est livrée sans combattre, il y a un quart de siècle, parce qu'il avait patiemment additionné tous les cantons du Lot, qu'il est lui-même un homme de la terre, et que la ville ressemblait fort, au confit pris, à son environnement campagnard.

Puis, il avait toujours été réticent comme un baron d'Aquitaine, dans un département agricole plutôt flétri de ses conceptions mandats. Pour son influence de député, puis de sénateur. Pour son opposition au général de Gaulle, en terre radicale. Pour ces mois, voire ces courtes semaines au gouvernement, avant que le démon de la démission ne se réveille en lui.

« Longtemps, les circonstances ont joué en ma faveur », reconnaît-il. « J'étais toujours quelque chose à Paris, alors on ne m'oubliait ». Et puis, l'an dernier, il a été nommé trop tôt au Conseil constitutionnel. L'opposition locale a fait campagne sur son absence de Cahors, les autres, même ses amis, ont compris qu'un conseiller constitutionnel rapportait moins à la cité qu'un ministre, même éphémère.

« J'avais aussi un peu délaissé la ville ». Sa bourgeoisie, bien sûr, qu'il n'a jamais vraiment pénétrée. « C'est bien le diable si je connais trois commerçants de la rue Foch. Ah si, mon coiffeur, mais c'est parce qu'il est originaire de mon canton, à Montcuq ». Il n'a pas pu pousser la jeunesse. « C'est regrettable, mais je ne sais jamais quel dire à un jeune de vingt-cinq ans, peut-être parce qu'il ne sait pas quoi dire non plus. »

## « Y a le pour, y a le contre »

Aujourd'hui, deux listes d'écologistes rivalisent avec les deux listes modérées — l'une allée au PS, l'autre au RPR — dont la chronique a marqué Cahors comme le retour de chaque printemps. Dans ce bourg noyé un fois gros, on parle désormais de « parcours de santé ». Souvent des restaurants végétariens. Pas du tout le genre de Maurice Faure. Cela devait finir par arriver : la ville, en 1989, est sortie de la IV<sup>e</sup> République, moins soucieuse des banquets du radicalisme-cassoulet, de cette convivialité du compromis permanent. Maurice Faure le concède : « J'ai mais j'ai de la politique à la « Y a le pour, y a le contre, et puis trouver

un accord. » Dans son canton, il est toujours réticent au premier tour, avec 90 % de voix d'élus. Il demeure le seul président de conseil général désigné à l'unanimité de toutes les tendances. Mais cette bienveillance vaut encore pour les campagnes. Cahors a décidé de devenir une ville et de marquer ses rivalités idéologiques.

Voilà pour les quatorze voix d'avance de 1989. Plus profondément, si Maurice Faure dit en avoir « marre », c'est davantage du style électoral de cette fin de « République » où il convient d'avoir une idée banale, sur tout, et surtout de l'exprimer à la télé. Il n'aime pas la télé, la médiatisation forcée de la réalité politique. Le trait forcé, les affiches géantes et les sondages gonflés : « Je suis un homme de verre, mais de préférence d'école, de table, si vous préférez. » Sa troncature et son coup de fourchette lui ont valu de solides et fidèles amis dont celle de François Mitterrand. Mais, il lui a toujours fallu l'aide du vin de Cahors et de l'omnipotence aux cèpes pour prendre de l'audace.

## Homme de canton

Pendant qu'il parle, un journaliste de la Cinq téléphone. Il décline l'offre d'une interview. « Vous voyez, je serais conséquent, j'aurais accepté. » Le confrère a commis l'erreur d'appeler à l'heure où l'estomac réclame son dû, où l'envie lui vient d'aller s'assoier sous la voute du restaurant des Templiers, au Montcuq, un hameau non loin de Cahors. Mais pas en ce moment. La faim fait un court instant déraiser ce juste : « Je ne leur donne pas six mots pour me regretter. »

## Quatre listes en lice

Quatre listes sont en compétition pour l'élection municipale partielle de Cahors (Lot) dont le premier tour a lieu dimanche 22 avril. Deux listes écologistes, l'une soutenue par M. Wechsler, l'autre par M. Lalonde. La liste de l'opposition est conduite par M. Pierre Mas (UDF) et celle de la majorité par M. Bernard Charrier (MRG). Maire de Cahors depuis 1986, M. Maurice Faure ne se représente pas. Il ne l'avait emporté qu'avec 14 voix d'avance en mars 1989 sur la liste de M. Mas. Cette élection a été annulée le 8 juin suivant.

ter. » L'humanisme pudique revient à table, devant une bouteille de Cahors. « Léger, hein, parce que ce soir, j'ai un dîner. »

Dans la salle, il rencontre l'un de ses vieux électeurs, conseiller du canton de Fuy-Lévis depuis quarante quatre ans. L'autre a l'air désolé. Il veut lui écrire, comme on adresse des condoléances, Maurice Faure l'en dissuade. La vie continue, malmenant les disciplines de partis comme la constance des ambitions. Il montre les framenges de chèvre, l'ouïsine, la voute des Templiers. L'époque, tout vient mériter moins encore que les précédentes de négliger ces dans du ciel. « Je ne pourrais pas faire une carrière à l'américaine. Je n'envisage pas les jeunes, comme Baudis. Ils ne vont pas rir. » Lui restera toujours un homme de canton, « ces petits pays », comme le dit le chef de l'Etat, qui a connu, dans la Nièvre, la même configuration politique que Maurice Faure.

Il a toujours aimé le Lot au point de s'y installer par deux fois, dans Cahors. A Gourdon, dans la maison de sa mère, à Prayssac, dont il a été le maire pendant douze ans, avant de laisser cette charge à sa femme. A Montcuq, il a tenu le département à la bonhomie et à l'arrangement. « Je sais que c'est un lot, mais je ne retiens rien des services que j'ai rendus. Pas une archive. » Est-ce qu'on gouverne encore à la parole reçue ? Il y a longtemps que Maurice Faure ne joue plus tout à fait le jeu. Cette élection-ci n'est que périphrase qui amusement plutôt. Député à vingt-quatre ans, ministre à trente-sept ans, il ne se donne pas le titre de gloire que d'avoir signé pour la France le Traité de Rome. « J'ai certainement raté le coche après 1958. Avant, j'en voulais, comme d'autres, comme Mitterrand. »

Depuis, Maurice Faure aime à se maintenir, par la finesse de son intelligence et la permanence de ses amitiés. Juste à se maintenir. Par coquetterie, il se laisse régulièrement nommer, sachant déjà qu'il s'en ira. Quarante ans qu'on lui force la main, et qu'il ne sait pas refuser. Après avoir tant cherché à rassembler au centre, sous tous les régimes, voilà qu'il sent approcher le temps des ententes modérées.

En sera-t-il ? Il n'y croit pas. Ne sait pas s'il le souhaite. Il est fier de sa santé, mais c'est plutôt le goût de ces modernes et après batailles qui lui manque. « J'ai tous ces banquets à quarante ans, je vivrais jusqu'à cent ans. » Il fait des projets de voyage, compte ceux déjà entrepris. Cinq fois le Népal, sept fois l'Inde, trente-cinq fois les USA. L'autre dimanche, au matin du second tour à Cahors, il retournera en Espagne, juste après avoir mis son bulletin dans l'urne.

Mais Cahors se méfie. La ville sait que le dilatoire conserve. Soixante huit ans, pour un paresseux, c'est encore l'adolescence. Il parle encore longuement de l'Europe, sa seule passion, quand il s'aperçoit qu'il est grand temps d'aller faire la sieste. Dans le bourg, les autres, ses héritiers, les jeunes, mènent campagne.

PHILIPPE BOGGIO

## LIVRES POLITIQUES

La différence entre les pauvres et les riches — que ces derniers sont, sans doute, toujours portés à ressentir — n'a pas toujours été vécue de la même façon mais, de tout temps, elle a fait problème. A ce titre, elle est une constante de l'histoire, une sorte de fil conducteur. Aussi Philippe Sessier s'est-il mis en devoir d'examiner comment les sociétés ont répondu à la question posée : il y a toujours eu un discours politique sur la pauvreté ; on pourrait même dire qu'il ne saurait y avoir de politique sans ce discours-là.

Sous un titre provocateur, *Du bon usage des pauvres*, Philippe Sessier nous entraîne dans une visite sereine et passionnante des oubliés de l'histoire, qu'ils ont, pourtant, contribué à faire.

Les penseurs grecs ont abordé le problème en termes philosophiques, renvoyant dos à dos la richesse et la pauvreté, l'essentiel étant le soin de son âme. Notons que les pauvres abondaient l'exercice avec, à l'évidence, moins de moyens matériels et culturels. L'Ancien Testament entretient l'ambiguïté entre l'humilité, qui est prise de Dieu, et le riche, qui peut être perçu comme un juste. Les Evangiles introduisent un messianisme politique sur le thème de la justice qui prospère lorsque celle-ci sera recherchée en ce monde en rejetant le pessimisme.

L'étude de Philippe Sessier part du seizième siècle, lorsque le traitement de la pauvreté — laquelle a gagné avec les guerres et les épidémies des proportions considérables sans retrouver, après la disparition de l'esclavage et du servage, un statut social — se litte : les pouvoirs princiers et communaux ont pris le relais de l'action religieuse. C'est que le pauvre est devenu un facteur de désordre, un élément dangereux. Aussi est-il frappé d'exclusion, puis d'enfermement et, bientôt, voué au travail forcé.

## La pauvreté riche de sens

A partir du dix-huitième siècle, le pauvre, considéré jusque-là comme « un être inerte, objet d'action mais non acteur », va être utilisé au nom de l'obligation du travail, « médecine de l'âme », par rejet de l'oisiveté, mère de tous les vices, comme on sait. Enfermement et travaux forcés sont censés élever le charité bien au-dessus de l'aumône puisqu'ils apportent l'éducation, l'enseignement, l'occupation, la discipline, bref quelques-uns des éléments du statut.

Philippe Sessier montre que la vraie révolution avant la Révolution, est celle qui a fait des pauvres — population marginalisée — « un élément essentiel de l'idée de Peuple : celui en qui toutes les vertus se rejoignent et que l'on reconnaît pour maître, au moins théoriquement. » L'exaspération de la misère et la déchristianisation des esprits comptent pour beaucoup dans cette évolution (le bonheur est, constate Saint-Just, une idée neuve en Europe).

Le travail devient un droit, un élément de bonheur, la misère, « une condition à abolir » qui commence à faire l'objet de travaux sociologiques. La polarité richesses-pauvreté s'affirme comme « le grand mode d'analyse sociale » et l'idée germe que le désordre part, aussi, provenant, de l'obsession de la richesse.

Non seulement les pauvres ne constituent plus un rebord mais ils « sont » le peuple et, par assimilation (évidente à l'époque) de la misère à la condition des agriculteurs, à celle des hommes les plus proches de la Nature, ils deviennent les « utiles par excellence ». Si utiles que la pauvreté, sans ses excès, sera pensée comme « une nécessité économique, morale et politique », natu-

relle en quelque sorte, qui permet de maintenir les conditions de production.

Au dix-neuvième siècle, l'image du pauvre suit le mouvement du siècle et s'industrialise : le pauvre n'est plus seulement le paysan mais l'ouvrier, le travailleur, le prolétaire. On passe de la pauvreté au paupérisme. Désormais, c'est en tant que « travailleurs rassemblés, organisés autour de son labeur, s'ingérant contre les conditions de celui-ci que le pauvre manifeste sa présence en politique ».

La notion de pauvreté prendra une autre signification politique avec la découverte du sous-développement des pays dit du tiers-monde, après la décolonisation. Et avec l'attention portée aux laissés-pour-compte, aux exclus des sociétés de consommation. Le débat rebondit sur les thèmes connus de l'exploitation, de la justice, de l'ordre international, de la répartition de la production (et donc de l'utilité des pays pauvres !), de l'assistance et de la solidarité. On constate alors que l'assistance, organisée socialement, gérée collectivement, instrument de l'action diplomatique, ne suffit pas à remplir la fonction et le besoin du don qui, dès lors, s'expriment par d'autres voies et sont mis en scène par les médias.

Philippe Sessier nous dit et nous prouve que à chaque moment de l'histoire, la réflexion sur la pauvreté s'ordonne en fonction des préoccupations majeures du temps. Le pauvre « est moins l'homme de ses propres besoins que celui des besoins de la communauté, amplifiés et dramatisés. (...) Avant d'être l'objet de sollicitude, le pauvre est donc pour la politique un instrument d'analyse et d'action irremplaçable » note l'auteur. La pauvreté est un miroir cruel, d'abord pour ceux qui l'incarnent, ensuite pour ceux qui la regardent.

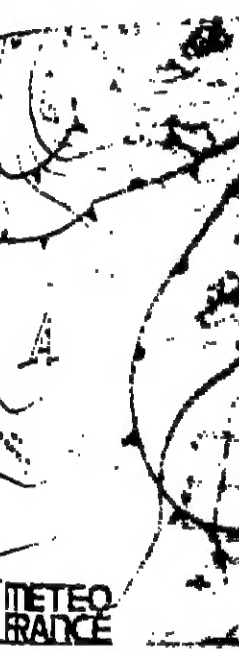
► Du bon usage des pauvres, de Philippe Sessier, Fayard, 480 pages, 150 F.

## METÉOROLOGIE

Le temps sera nuageux avec quelques pluies intermittentes. Les températures seront en baisse.



SITUATION LE 21 AVRIL 1989



PRÉVISIONS POUR LE 22 AVRIL 1989



TEMPÉRATURES maximales

FRANCE	TEMPÉRATURES maximales
Paris	12
Bordeaux	14
Marseille	16
Nantes	10
Strasbourg	8
Montpellier	18
Lyon	12
Toulouse	15
Nice	20
Angers	11
Reims	9
Caen	10
Limoges	13
Orléans	11
Amiens	10
La Rochelle	14
Perpignan	17
Valenciennes	8
Metz	9
Brest	11
Cluses	10
Annecy	11
Grenoble	12
Chambéry	13
Evian	14
La Plagne	15
Val d'Isère	16
Courmayeur	17
Chamonix	18
St-Gervais	19
Le Grand-Bornand	20
La Clusaz	21
La Tignes	22
Valcour	23
La Mer de Glace	24
Le Tour du Lac	25
Le Grand Paradis	26
Le Petit Paradis	27
Le Grand Col du Balcon	28
Le Petit Col du Balcon	29
Le Grand Col du Tour	30
Le Petit Col du Tour	31
Le Grand Col du Tour	32
Le Petit Col du Tour	33
Le Grand Col du Tour	34
Le Petit Col du Tour	35
Le Grand Col du Tour	36
Le Petit Col du Tour	37
Le Grand Col du Tour	38
Le Petit Col du Tour	39
Le Grand Col du Tour	40

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O

A B C D N O







## RÉGIONS

Un projet de temple tibétain en Dordogne

## Les bouddhistes et la châtelaine

Querelle de clocher à Saint-Léon-sur-Vézère, en Périgord. Les bouddhistes tibétains installés ici depuis 1975 veulent construire un centre de méditation et d'étude.

SAINT-LÉON-SUR-VÉZÈRE (Dordogne)

de notre envoyée spéciale

La colline de la Côte de Jor coiffée par un temple tibétain ? En voilà une affaire pour Saint-Léon, ce petit village du Périgord noir blotti dans la vallée de la parasseuse Vézère ! Les habitants sont encore sous le choc : « Dire que la moitié du village ne parle plus à l'autre à cause de ces étrangers ! » Dans leur ligne de mire, la quarantaine de membres des cinq communautés bouddhistes, arrivées il y a une quinzaine d'années sur la Côte de Jor et qui projettent aujourd'hui de faire construire un temple sur un terrain dont elles sont propriétaires.

C'est une demande de révision du plan d'occupation des sols (POS) de Saint-Léon, déposée l'an passé par la congrégation bouddhiste, qui a mis le feu aux poudres. Il s'agissait pour cette dernière d'obtenir que la zone sur laquelle devait être réalisé le projet soit déclarée constructible. En décembre, le 24 novembre dernier, de revenir cette demande de changement de zonage et d'ouvrir ainsi la procédure régulière d'examen de cette requête, le conseil municipal (divers droite) s'est attiré les foudres d'une petite moitié des quelque quatre cents habitants du village.

Une pétition a circulé, dénonçant « l'accord » donné, selon ses auteurs, par le conseil municipal à la construction du temple et demandant l'organisation d'un référendum municipal. Une association de défense du patrimoine naturel de la Côte de Jor s'est créée en janvier. On a sondé le terrain auprès des pouvoirs publics, de l'Élysée et même des autorités catholiques qui officient à Saint-Léon dans une ravissante petite église romane.

À la tête des destructeurs du temple, Mario-Joëlle Mercier-Waut, propriétaire du château de Chabana, dont les fenêtres de la tour de donneraient sur le toit de l'édifice



controversé. Mariée à un homme d'affaires de Hongkong d'origine irlandaise, la « châtelaine », comme l'appellent les villageois, n'a pas l'intention de se voir imposer un édifice tibétain presque sous son nez. Déjà qu'elle n'a découvert son curieux voisinage bouddhiste qu'après avoir acheté le château, en 1987.

Ces communautés se sont en effet installées là après que l'ancien propriétaire du domaine de Chabana, Bernard Beson, leur ait fait don de la majorité des terrains entourant le château, soit quelque 200 hectares. Milliardaire anglais passionné de civilisation tibétaine, Bernard Beson avait lui-même invité les religieux bouddhistes à venir découvrir ces lieux situés au cœur du « Pays de l'homme », à moins de vingt kilomètres de la grotte de Lascaux.

« Travailler pour l'éternité »

La principale arme dont dispose M. Waut pour empêcher l'érection de ce « temple selon elle, holocauste », est le classement — au titre de l'inventaire supplémentaire des

monuments historiques — de ce château du quatorzième siècle, ce qui interdit normalement toute construction dans un rayon de 500 mètres. Mais de l'autre côté de la ligne de crêtes, les bouddhistes argumentent également leurs arguments, éclairés par une sagesse toute orientale : « Nous ne sommes pas pressés, affirme le lama Jigme, responsable de la seule congrégation monastique reconnue, le Driago Kagyu Ling. Nous avons l'habitude de travailler pour l'éternité. »

Leur projet de construire à cet endroit un centre de méditation tibétain date de 1977. En 1984, les bouddhistes avaient obtenu de la municipalité un permis de construire pour une maison de retraite. Mais les discussions avec l'architecte des Bâtiments de France ayant échoué sur le style de l'édifice, le permis fut formellement refusé. En l'état, le projet comprend la construction d'une maison de retraite et d'un centre d'étude et de pratique de la religion bouddhiste. Ce dernier abriterait en outre une bibliothèque, où seraient classés et traduits du sanscrit, quelque douze

milliers de textes tibétains récupérés par la congrégation.

Disséminés sur la colline, les cinq communautés, installées dans des maisons périgourdines restaurées, se veulent aujourd'hui des lieux de rencontres privilégiées entre les connaissances occidentales et la culture tibétaine. Des stages sont ainsi organisés tout au long de l'année, auxquels participent des médecins, des universitaires et même des chefs d'entreprise. Au total, de mille à deux mille personnes défilent chaque année dans ces centres animés par trois Tibétains et une trentaine de Français convertis.

Le poids électoral de la communauté

Se défendant de faire du prosélytisme, la congrégation monastique tente aujourd'hui de convaincre les habitants du village du bien-fondé de son projet. Ce qui fait bondir ses détracteurs, qui reprochent aux bouddhistes d'imposer, une fois de plus, leurs désirs à la population de Saint-Léon. Car au cœur du débat sur le temple se cache le poids électoral de la communauté, qui représente environ 12 % des voix. Ancien maire (divers gauche) de Saint-Léon, député en 1983 après douze ans de mandat, René Lajoie en est ulcéré : « Avec leurs méthodes douces, ils déstabilisent la commune ! » s'insurge-t-il. Le lama Jigme, maître d'un revers de main des accusations lancées, rappelle que c'est la mairie qui a invité les animateurs bouddhistes à s'inscrire sur les listes électorales du village, « afin de mieux contrôler leurs mouvements ».

Accusé de soutenir l'action des bouddhistes, le maire actuel, Maurice Lespiau, s'est, durant l'orage, réfugié derrière la procédure de l'examen de la révision du POS, qui n'a pour l'heure, rappelé-t-il, tranché en faveur de personne. La congrégation monastique s'est quant à elle contentée de marquer son territoire. À l'endroit où le temple doit être édifié, une immense oriflamme multicolore a été érigée, symbolisant le recours à la protection des éléments naturels.

VALÉRIE DEVILLECHABROLLE

En Aquitaine

## Papeterie et tourisme : points sensibles pour l'environnement

BORDEAUX

de notre correspondant

Première pour les forêts, troisième pour la papeterie, cinquième pour la valeur de sa production agricole et troisième pour le tourisme, l'Aquitaine se place parmi les régions à l'environnement « relativement privilégié ». Telle est la conclusion de l'état des lieux dressé par le Groupe d'études et de recherches en écologie appliquée (GEREA) de l'université Bordeaux-I pour le compte de la direction régionale à l'architecture et à l'environnement (1).

Cependant, l'Aquitaine n'est pas à l'abri des pollutions liées à ses richesses spécifiques. Qui dit forêts dit également industries papeterières. « En Aquitaine, notent les experts du GERA, cette branche d'activité est parmi les plus polluantes pour l'eau. »

Cinq papeteries dépassent largement les 100 kilos par jour de rejets de matières en suspension. Il s'agit des papeteries de Condat, en Dordogne, de la Cellulose du Pin à Facture (Gironde) et de Tardes (Landes), ainsi que des Papeteries de Gascogne à Mimizan (Landes). 84 % des flux de pollution oxydable si l'on produit des pâtes à papier chimiques. « L'usine de Tardes, indique le GERA, est la seule à produire une pâte blanche par un procédé kraft, relativement moins polluant. »

Ces différents procédés permettent d'extraire les fibres cellulosiques du bois, après avoir dissous les éléments ligneux. Les données statistiques connues seraient cependant jugées encourageantes. Les rejets organiques avaient diminué de 23 % entre 1974 et 1981. On enregistre une remontée en 1983 et 1984 en raison d'un regain d'activité dans le secteur de la pâte à papier. Selon la direction régionale à l'architecture et à l'environnement, les valeurs relevées en 1985 et 1986 « laissent penser

qu'on est revenu au niveau de 1981 ».

Le tourisme, activité économique-clé pour l'Aquitaine (la côte peut héberger un million de personnes et la région compte cinquante stations balnéaires et sept stations de ski), entraîne des impacts sur le milieu physique, en particulier sur les dunes du littoral.

Une fréquentation « non contrôlée » pourrait détruire une végétation et favoriser la mise en mouvement des sables. De tels effets avaient été observés à Lacanau, Mimizan et Biscarosse. Au sud de Cap-Ferret, le sable défile sur les secteurs cadastrés après destruction de la couverture végétale, à tel point qu'il faudrait reconstituer une dune frontale pour empêcher les travaux de sable qui menacent l'espace urbain.

Mesures draconiennes

Les tempêtes de février ont considérablement accentué ce phénomène. Le conservatoire du littoral a dû prendre des mesures draconiennes. Au nord d'Hossegor (Landes), la dune a été clôturée et le sable est bloqué pour faciliter la reprise de la végétation.

Le GERA note également en montagne une « pigmentation de la forêt » due à l'urbanisation, à l'ouverture des routes, à la création de stations de ski. Cela s'accompagne d'une diminution de la richesse d'espèces d'oiseaux et « peut porter un grave préjudice à des espèces animales faibles » comme le tétra. Le chamois pyrénéen est en effet la seule région de France à abriter d'importantes populations de cet espèce de grand coq très bien adapté au froid et à la neige.

GINETTE DE MATHA

## Paris rassure dans le

La CEE, par exemple, a financé la construction de la ligne de métro RER, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M1, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M2, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M3, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M4, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M5, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M6, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M7, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M8, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M9, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M10, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M11, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M12, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M13, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M14, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M15, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M16, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M17, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M18, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M19, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M20, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M21, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M22, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M23, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M24, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M25, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M26, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M27, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M28, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M29, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M30, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M31, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M32, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M33, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M34, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M35, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M36, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M37, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M38, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M39, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M40, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M41, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M42, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M43, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M44, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M45, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M46, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M47, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M48, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M49, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M50, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M51, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M52, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M53, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M54, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M55, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M56, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M57, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M58, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M59, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M60, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M61, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M62, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M63, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M64, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M65, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M66, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M67, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M68, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M69, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M70, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M71, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M72, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M73, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M74, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M75, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M76, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M77, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M78, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M79, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M80, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M81, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M82, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M83, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M84, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M85, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M86, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M87, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M88, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M89, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M90, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M91, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M92, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M93, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M94, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M95, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M96, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M97, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M98, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M99, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M100, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M101, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M102, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M103, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M104, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M105, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M106, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M107, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M108, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M109, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M110, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M111, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M112, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M113, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M114, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M115, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M116, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M117, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M118, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M119, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M120, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M121, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M122, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M123, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M124, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M125, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M126, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M127, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M128, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M129, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M130, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M131, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M132, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M133, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M134, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M135, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M136, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M137, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M138, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M139, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M140, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M141, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M142, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M143, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M144, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M145, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M146, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M147, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M148, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M149, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M150, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M151, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M152, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M153, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M154, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M155, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M156, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M157, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M158, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M159, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M160, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M161, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M162, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M163, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M164, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M165, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M166, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M167, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M168, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M169, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M170, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M171, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M172, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M173, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M174, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M175, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M176, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M177, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M178, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M179, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M180, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M181, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M182, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M183, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M184, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M185, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M186, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M187, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M188, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M189, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M190, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M191, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M192, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M193, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M194, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M195, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M196, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M197, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M198, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M199, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M200, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M201, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M202, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M203, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M204, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M205, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M206, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M207, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M208, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M209, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M210, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M211, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M212, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M213, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M214, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M215, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M216, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M217, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M218, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M219, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M220, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M221, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M222, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M223, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M224, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M225, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M226, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M227, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M228, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M229, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M230, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M231, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M232, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M233, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M234, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M235, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M236, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M237, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M238, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M239, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M240, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M241, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M242, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M243, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M244, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M245, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M246, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M247, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M248, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M249, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M250, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M251, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M252, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M253, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M254, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M255, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M256, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M257, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M258, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M259, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M260, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M261, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M262, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M263, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M264, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M265, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M266, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M267, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M268, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M269, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M270, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M271, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M272, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M273, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M274, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M275, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M276, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M277, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M278, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M279, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M280, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M281, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M282, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M283, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M284, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M285, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M286, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M287, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M288, qui a permis de réduire les déplacements en voiture. La CEE a également financé la construction de la ligne de métro M289, qui a permis de réduire les déplacements en















## Le gouvernement doit choisir entre l'arrêt de l'immigration et l'intégration, estime M. Bernard Tapie

Invité de l'émission « Objections » sur France-Inter, vendredi 20 avril, M. Bernard Tapie, récemment consulté par les collaborateurs de M. Rocard sur l'immigration (le Monde du 21 avril), a estimé qu'il était impossible, pour le gouvernement, de « jouer sur les deux registres » de l'arrêt de l'immigration et de l'intégration.

« Ou on joue le premier registre, déclare le député de Marseille, qui consiste à dire : « Il faut arrêter l'immigration. Il faut les refouler à la frontière... Que ce soit irrégulier ou pas, il faut appeler un chat un chat. Il y a cette solution-là, elle n'est pas bonne pour moi, mais on annonce ça comme cela. »

« Deuxième solution, poursuit M. Tapie, on essaie de convaincre qu'on peut faire autrement, c'est-à-dire qu'il y a une vraie politique d'intégration à mener. Moi, je fais partie de ceux qui pensent que c'est un bien si on arrive à intégrer une population qui n'est pas la nôtre, avec des règles du jeu très strictes et une rigueur dans nos relations qui fassent qu'il n'y aura pas de dérive sans qu'il y ait sanction. »

La grève de la faim d'une mère de deux enfants restés en Algérie. — M<sup>me</sup> Michèle Leroy, mère de deux enfants vivant en Algérie avec leur père, fait une grève de la faim depuis le 1<sup>er</sup> février à Villeneuve-d'Ascq (Nord) pour obtenir la garde de son fils, mineur de treize ans. Elle a été reçue, vendredi 20 avril, au ministère de la justice, qui lui a proposé d'organiser un séjour en Algérie, offre jugée insuffisante par M<sup>me</sup> Leroy. Son cas (elle vivait en concubinage avec le père algérien de ses enfants) n'entre pas dans le cadre de la convention franco-algérienne, qui s'applique uniquement aux couples divorcés.

## M. Chevènement n'exclut pas de confier au Rafale des missions de frappe nucléaire

Dans un entretien à la revue spécialisée *Aviation magazine international*, le ministre de la défense, M. Jean-Pierre Chevènement, considère que la France devra continuer à disposer d'un arsenal nucléaire diversifié. Pour la première fois, il explique notamment que l'avion Rafale, armé d'un missile air-sol à charge nucléaire, pourrait remplacer le Mirage-IV actuel.

« Le maintien de la crédibilité de notre dissuasion, qui est basée sur le concept de suffisance, implique une diversification raisonnable des forces stratégiques et des capacités d'ultime avertissement, déclare M. Chevènement. Il y a une nécessité de diversification de notre capacité stratégique. Celle-ci est principalement basée sur les sous-marins. Nous prévoyons également la modernisation des missiles basés sur le plateau d'Albion à l'horizon de l'an 2000. »

« Mais on peut penser, poursuit le ministre de la défense, que des Rafale, dotés de missiles air-sol nucléaires à portée allongée, pourraient fournir un successeur aux actuels Mirage-IV-2 qui devraient normalement être retirés du service, tout au moins pour ce qui concerne les Mirage-IV-P en mission nucléaire ASMP (air-sol moyenne portée) dès 1996. On envisage de prolonger quelques-uns de ces appareils pour la réalisation de missions »

de reconnaissance photographique.

Avec une charge nucléaire de 300 kilotonnes (environ quinze fois la puissance de la bombe sur Hiroshima), le missile ASMP, tiré par un Mirage-IVP à distance de sécurité de la cible à une portée de 100 à 300 kilomètres, selon l'altitude de son largage.

« Il est certain, ajoute le ministre de la défense, qu'une diversification maximale demeurera le meilleur gage de survie de notre capacité de frappe stratégique. » Cette idée d'un Rafale destiné à la frappe nucléaire est avancée depuis quelques temps déjà par les états-majors (le Monde des 16 et 21 mars).

### Pas d'armée européenne

Dans son entretien avec *Aviation magazine international*, M. Chevènement va plus loin encore en considérant que le Rafale pourrait être armé d'un missile nucléaire à plus longue portée, tel le missile ASMP (air-sol longue portée), qui pourrait atteindre, selon les avis, plus de 1 000 kilomètres et qui serait couplé en coopération avec les Britanniques.

« Avec la Grande-Bretagne, reconnaît le ministre de la défense, nous sommes en train d'explorer la possibilité de développer en commun un missile air-sol nucléaire. Pour l'instant, aucune décision n'a encore été prise. Si elle devait l'être, une telle réalisation ne saurait »

intervenir avant la prochaine décennie.

Par ailleurs, M. Chevènement écarte la perspective d'une armée européenne intégrée, au profit de la conclusion par les États européens d'accords de coopération accrue (ce qu'on appelle aussi l'« interopérabilité », c'est-à-dire la capacité des armées alliées à manœuvrer ensemble sur le terrain) entre des formations qui devraient, selon lui, demeurer nationales.

« Une structure européenne de défense résulterait davantage d'accords d'étroite coopération entre des armées qui resteraient nationales que d'une intégration pure et simple au sein d'une armée européenne. L'esprit d'une armée est fortement lié au sentiment d'appartenance à une communauté nationale, constate le ministre de la défense. Et c'est l'articulation entre les différents potentiels de défense des grandes puissances européennes — je pense à la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne, mais aussi de plus en plus à l'Italie et à l'Espagne — qui fera que l'on pourra parler d'identité européenne de défense. La création de la brigade franco-allemande participe de cet effort, en servant de laboratoire, notamment pour l'interopérabilité des forces. Il est également question, pour des raisons de coût, de mettre en place un centre commun franco-allemand de formation des équipages d'hélicoptères. »

### Scénario de conflit entre deux pays étrangers

## Exercice en Méditerranée pour récupérer des ressortissants français

Les armées françaises vont tester, la semaine prochaine, sur le littoral méditerranéen, leurs capacités à récupérer quelques centaines de ressortissants nationaux dont la sécurité serait menacée par un conflit opposant le pays étranger dans lequel ils vivent à un autre État voisin. Cet exercice a été baptisé « Farfadet ». Il met en œuvre des détachements des trois armées et de la gendarmerie, sous la direction du général de corps d'armée Henri Prédau, commandant la Force d'action rapide (FAR).

Du lundi 23 au jeudi 26 avril, « Farfadet » devrait comporter plusieurs phases, parmi lesquelles des débarquements et des aéroportages de forces à l'est de Perpignan, une évacuation de quelques centaines de personnes figurant les ressortissants en mauvaise posture, dans un quadrilatère Bézier-Castelnau-Az-les-Thermes-Collioure, et la mise en place d'une force d'interposition française entre les deux États supposés adverses.

Pour la circonstance, des moyens importants seront déployés. La seule armée de terre mobilisée plus de 4 000 hommes, organisés en un groupement aéroporté (avec des

commandes de recherche et d'action dans la profondeur), un groupement blindé et motorisé, et un groupement aéromobile (composé surtout d'hélicoptères de lutte antiaérienne, d'appui et de manœuvre), avec leurs moyens de franchise et de soutien nécessaires.

L'armée de l'air, de son côté, aligne des avions de combat Jaguar, Mirage F-1 et Mirage-2000, ainsi que des appareils de transport Transall, Hercules, et des avions de ravitaillement.

Mais c'est la marine qui fournit — comme ce serait le cas pour une action de ce type à des milliers de kilomètres du sol national — le gros des moyens amphibies de débarquement avec, en protection rapprochée, le porte-avions *Clemenceau* aménagé en plate-forme pour hélicoptères et, en soutien plus éloigné, le porte-avions *Foch*. Cette force navale, composée de frégates, d'avisos et de bâtiments de débarquement, comprend également un cargo roulier civil, spécialement affrété.

Après cet exercice, le *Foch*, escorté de plusieurs navires de l'escadre de la Méditerranée, franchira le détroit de Gibraltar pour un entraînement en Atlantique jusqu'au début de juillet. Il devrait manœuvrer avec le porte-avions britannique *Ark-Royal*, puis avec le porte-avions américain *Kennedy*, avant de travailler avec l'escadre française de l'Atlantique.

### EN BREF

« Dix-neuvième condamnation pour un séquestré qui totalise quatre-vingt-dix ans d'emprisonnement. — Georges Kambouchitski a été condamné à huit mois de prison pour deux cambriolages, jeudi 19 avril, par le tribunal correctionnel de Sarreguemines (Moselle). Agé de soixante ans, cet apatride né à Casablanca (Maroc) a passé trente-cinq années en prison depuis sa première condamnation, en 1950, en Algérie. Sa carrière de cambrioleur lui a valu quatre-vingt-six années théoriques d'emprisonnement, diminuées par le jeu des remises de peines. A chaque sortie de prison, Georges Kambouchitski, qui ne connaît pas d'autre moyen de subsister, cambriole des maisons et se retrouve en prison. Le tribunal de Sarreguemines a demandé que le séquestré soit, pour la première fois, pris en charge par un comité de probation à sa prochaine sortie de prison. »

« Manifestation à Epinay-sur-Seine après des coups de feu dans une cité. — Plusieurs organisations, dont la Ligue des droits de

l'homme, SOS-Racisme et l'Union des travailleurs maghrébins et africains en France (UTMAF) ont appelé à manifester, samedi 21 avril, dans les rues d'Epinay-sur-Seine (Seine-Saint-Denis) pour protester contre « les conditions de vie dans les cités » et « la vente libre des armes ». Cette initiative fait suite à un incident ayant opposé lundi 16 avril, un chauffeur de la mairie à un groupe de jeunes qui avaient fait exploser une grenade à pétrole au pied de son immeuble. Alain Colas, âgé de vingt-quatre ans, avait tiré avec un pistolet à grenaille sur l'un des jeunes, Said Bekari, le blessant au visage. »

« Deux mille signatures pour demander la libération de Jean Chénouat. — Deux mille personnes ont signé une lettre ouverte demandant la libération de M. Chénouat, directeur de clinique à Marseille (Bouches-du-Rhône), inculpé de complicité d'assassinat après le meurtre de Léonce Mout, gérant de la Polyclinique Nord. Adressée à M<sup>me</sup> Chantal

### 400 vols assurés sur 1 400

## La grève des contrôleurs a fortement perturbé le trafic aérien

La grève d'une journée des contrôleurs aériens, qui s'est achevée vendredi soir 20 avril, a sérieusement perturbé le trafic des aéroports de la région parisienne : 400 vols ont été assurés au lieu de 1 400 habituellement. Air Inter a annulé 225 de ses 400 vols prévus et n'a pas desservi huit de ses destinations nationales (Limoges, Clermont-Ferrand, Reims, Quimper, Saint-Etienne, Avignon, Tarbes et Lyon) et quatre étrangères (Londres, Rome, Madrid et Lisbonne). Air France a assuré ses 40 vols long-courriers, mais a dû annuler les deux tiers de ses 260 moyen-courriers, sans qu'aucune destination ne soit supprimée. Les compagnies étrangères, notamment

British Airways (3 vols sur 15) et Lufthansa (3 vols seulement sur l'Allemagne), ont également été touchées.

La grève, suivie à 75 % selon la direction de la navigation aérienne, à 100 % selon les organisations syndicales, seuls les personnels d'astreinte ayant assuré le service minimum légal, constitue « un coup de semonce », justifié par la croissance continue du trafic aérien, ses répercussions sur les conditions de travail et la sécurité des vols.

Samedi, la situation était redevenue normale, et Air France et Air Inter ont annoncé respectivement 40 et 110 vols supplémentaires pour assurer les retours des vacances de Pâques.

### An lendemain du Jour de la terre

## Le gouvernement examinera cinquante mesures de protection de la nature

Jour de la Terre oblige : alors que cent trente pays s'apprêtent à rendre, dimanche 22 avril, un hommage mondial à la nature (le Monde du 21 avril), le ministre français de l'Agriculture, M. Henri Nallet, a annoncé qu'il présenterait à Michel Rocard, mardi 24 avril, une cinquantaine de propositions destinées à la protection de l'environnement.

Évoquées vendredi 20 avril par le ministre de l'Agriculture, ces mesures devraient notamment s'attaquer à la pollution de l'eau par les nitrates, consécutive aux pratiques de production agricole intensive. M. Nallet devrait également préciser l'application pour la France de l'article 19 du règlement

de la Communauté européenne, qui prévoit une aide gouvernementale aux agriculteurs ayant recours à des pratiques compatibles avec la protection de l'environnement, de la faune ou du paysage.

« Nous passerons un contrat entre les collectivités locales, les agriculteurs et l'État (...) pour que les agriculteurs produisent mieux, à meilleur prix, avec moins d'hermines et moins d'engrais », précise M. Nallet, dans un entretien accordé à *France-Sol* (éditions du 20 avril). Dès cette année, un programme de gestion devrait être appliqué dans dix zones françaises prioritaires où la faune et la flore sont particulièrement menacées par la pollution.

### Situé en zone inondable

## Le projet de « technopôle » de Tours est contesté par les écologistes

### TOURS

de notre correspondant

Le futur technopôle de Tours, dénommé « Science de la vie », devrait recevoir dans un cadre paysagé la nouvelle faculté de droit et des entreprises de haute technologie qui entraînera la création de deux mille emplois d'ici quelques années.

Tout le monde en Touraine est d'accord avec cette implantation, mais c'est la localisation qui pose problème. Du moins les écologistes de Loire vivante viennent-ils de saisir le secrétaire d'État à l'environnement, M. Bricq Lalonde, du fait que ce parc technologique va nécessiter un remblaiement de cinq mètres pour être hors d'eau.

« Ce projet, écrit la fédération d'associations de protection de la nature, est en contradiction avec les recommandations du rapport Chapon, soulignant la nécessité de sauvegarder les zones inondables pour permettre l'expansion des crues, et du rapport Frebault conseillant de ne pas construire dans ces mêmes zones pour des questions de sécu-

rité. » Loire vivante rappelle également la communication gouvernementale du 7 février 1990, stipifiant que l'État devra veiller à la protection desdites zones.

Les écologistes prennent ainsi en flagrant délit M. Jean Royer, président de l'EPALA, « défenseur actif des barrages pour protéger des zones de val qui ont été construites en contradiction avec la loi ». Le maire de Tours répond qu'« un modèle hydraulique a montré que l'ensemble des terrains pouvait être mis hors de la portée des crues catastrophiques du Cher sans élargir le fleuve et sans dommage pour les communes de l'aval. Il faut toujours constater que le Cher sera tout de même reculé dans son lit mineur de 60 mètres à 120 mètres sur 3 kilomètres. » M. Jean Royer rappelle également que « cette réalisation fait partie d'un ensemble de l'aménagement du Cher à Tours qui avait commencé en 1962 et qui avait permis, selon lui, d'élever un parc, d'embellir les rives et de créer deux lacs attirant des milliers de promeneurs et de sportifs. »

ALEXIS BODDAERT

responsables de leur protection sociale, et incités à souscrire des assurances individuelles.

« Mort de Jimmy Chipperfield, l'inventeur des safari-parcs. — Le milliardaire, ex-directeur de cirque et inventeur des safari-parcs Jimmy Chipperfield, dont les ancêtres étaient venus présenter des spectacles d'animaux au roi Charles II, il y a trois cent trente ans, est mort vendredi 20 avril, à l'âge de soixante-dix-sept ans. Jimmy Chipperfield avait créé le premier parc animalier, en association avec le marquis de Bath, en 1966, dans l'ouest de l'Angleterre. Il en ouvrit cinq autres à travers la Grande-Bretagne. »

### DEMAIN NOTRE SUPPLÉMENT

Le Monde  
CHAMPS ÉCONOMIQUES

## L'ESSENTIEL

### DATES

Il y a cinquante ans, la neutralité irlandaise ..... 2

### ETRANGER

Premières élections libres en Croatie

Poussée du nationalisme et de l'opposition ..... 3

### POLITIQUE

Le logement des plus démunis

Les préfets pourront intervenir sous certaines conditions ..... 6

Livres politiques

« La pauvreté riche de sens », par André Laurens ..... 6

### COMMUNICATION

Le MIP TV à Cannes

Un entretien avec le commandant Cousteau ..... 9

### SOCIÉTÉ

L'odyssée de la famille Valente

Les « orages oubliés » du Silco essaient de reprendre pied dans la normalité ..... 8

### CULTURE

Huis clos chez Michel Deville

Le cinéaste de la Lectrice vient d'achever le tournage de *Nuit d'été* en ville, où Marie Trintignant et Jean-Hugues Anglade s'aiment, se découvrent et s'apprennent ..... 9

### Théâtre aux extrêmes

Située à la pointe australe de l'Argentine, près du cap Horn, la ville d'Ushuaia a accueilli *Petit Nord* Grand Sud, un spectacle de Vincent Collin ..... 9

### REGIONS

Un projet de temple tibétain en Dordogne

« Incertitudes économiques pour le nouveau tunnel de Lyon. » 12

### ECONOMIE

### Un regroupement des régions de l'Ouest

Vingt et une régions européennes créent la commission de l'arc atlantique ..... 13

### L'avenir de Framatome

Paris rassure Bonn sur la coopération nucléaire ..... 13

### La réforme du COMECON

Nouvelle réunion à Prague des pays de l'Europe de l'Est ..... 13

Revue des valeurs ..... 14

Crédits, changes, grands marchés ..... 15

### Services

Abonnements ..... 2  
Carnet ..... 11  
Météorologie ..... 11  
Mots croisés ..... 11  
Radio-Télévision ..... 11  
Spectacles ..... 10

La télématique du Monde : 3615 LEMONDE 3615 LM

Le numéro de « Monde » daté 21 avril a été tiré à 520 176 exemplaires

RADIO  
ions  
es  
public

Sur la 5 :  
La patience  
de Simon

Sur son héritage de valeurs  
cristallines. Mais, une fois de  
plus, il a semblé le faire au petit  
détail, la cristallisation du passé, celle  
de l'Europe — l'irréversible  
passage de la modernité — et  
la grâce avec la société  
moderne.

« Je faisais, il n'est pas à  
craindre de la contradiction.  
Je ne suis pas à la fois tour à  
tour, la démocratie, le déve-  
loppement économique, qui rap-  
pelle pour les peuples de l'Est les  
valeurs antiques, et le com-  
merce-courant, un déve-  
loppement qui ne se passe pas  
sans la sécularisation, le fait  
d'accepter l'indivisibilité  
du monde. »

« Mais, de la révérence à une  
révérence chrétienne, l'Eglise  
doit se réinventer, elle doit  
changer de son message dans  
une Europe laïque et pluraliste de la  
culture européenne, qui est  
celle de la culture de la Toile.  
Le catholicisme réinventé  
de la Pologne d'hier ne peut plus  
être de modèle. »

Lire ses informations page 4

0047 - 324 0 - 450 F

AL

صلى الله عليه وسلم